श्री राम अवधेश सिंह : महोदय, पाणिग्रही जी ने जो तर्क दिए है, मैं उसके बारे में दो मिनिट ही आपका समय लेना चाहता हूं। अगर चुनी हुई संस्था न हो, जो कारपोरेशन है और यह मेट्रोपोलिटन कौन्सिल है, या वह चुनी हुई संस्था ट्रांसपोर्टेशन की व्यवस्था नहीं कर सकती है। अगर वह नहीं कर सकती है तो सरकार कानून बना कर ले लेती है। म्युनिसपेलिटी के अंदर या कारपोरेशन के अंदर या मेट्रोपोलिटन कौंसिल के अंदर ट्रांसपोर्टेशन का वाटर-सप्लाई का यह सब काम नहीं रहेगा, केन्द्रीय सरकार इसको कर सकती है । केन्द्रीय सरकार ही इसको कर सकती है। यह तो संविधान की अवमानना है और जो संविधान की भावना है कि दैनिक उपभोग की चीजों को मुहैया कराने का जो काम म्युनिसपैल्टी को, और स्वायत्त संस्थाओं का करना चाहिए कार्पोरेशन को उनसे छीनने का यह काम जनतंत्र पर हमला है और संविधान पर हमला है। मैं चाहूंगा कि यह सरकार ऐसा काम न करे और चुनाव कराए । यह सरकार असल में चुनाव से बचना चाहती है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : बस अब आप समाप्त कीजिए।

श्री राम अवधेश सिंह : महोदय, एक मिनिट में समाप्त कर दूंगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : यह ठीक नहीं है।

श्री राम अवधेश सिंह : अगर दिल्ली में चुनाव होगा और दिल्ली से पत्ता कट गया तो फिर ये कहीं के नहीं रहेंगे और देश में चारों तरफ इनकी हार हो जाएगी। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I shall now put the motion moved by the Minister to vote.

The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : आपका दूसरा प्रस्ताव आप वापिस करना चाहते है ?

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : महोदय, एक बार मैदान में आकर हम वापिस नहीं जाते है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I shall now put the Resolution moved by Mr. Vajpayee to vote.

The question is:

"That this House disapproves of the Delhi Administration (Amendment) Ordinance, 1987 (No. 10 of 1987) promulgated by the President on the 24th December 1987."

The motion was negatived.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I shall now put the motion moved by the Minister to vote.

The question is:

"That the Bill further to amend the Delhi Administration Act, 1966, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): We shall now take up the clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE BUDGET (RAILWAYS) 1988-89 —General Discussion

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): We shall now take up

[Shri Jagesh Desai]

the Railway Budget for 1988-87 for discussion. The first speaker is Mr. Sukomal Sen. He will speak later. Now, Dr. Mahishi.

DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHISHI (Karnataka): Mr. Vice-Chairman Sir, I thank you very much for asking me to initiate the discussion on the Railway Budget.

Sir, sitting in the gallery of the Lok Sabha, when I was listening to the speech of the honourable Railway Minister, I was overwhelmed by his speech and I was thinking of paying tributes to him when I listened to the first part of his speech. But, when he came to the latter part of his speech, I was really shocked very much to find that he was going to net in Rs. 622 crores which amount, he said, he was going to recover from the increase in passenger tariff and freight rates. Every year we see that the tariff rates are increased. At the beginning of the decade ending in 1988-89, the tariff increase amounted to Rs. 39 crores. But now I find that it is ten times more. It may be attributed to the escalation in the price of steel, escalation in the price of coal and escalation in the prices of so many other materials required for the Railways. Of course, it is very, very far from saying that it is in proportion to the increase in the ingredients and other things that the rates have been increased. Sir, every year there has been a rise in the fares; except in one or two years, there has been a rise in passenger fares and also in the freight charges. But, then of course, there should be a limit to all this also. We have to keep the poorer people of the country, whom we describe as below the poverty line, in view.

The Railways is one of the biggest—the biggest—public enterprise in the country, first in Asia also, the biggest in Asia also, perhaps second in the whole world. Under the circumstances, with all the facilities and the privileges and other things that the Railway has been enjoying—so to say, monopoly in the whole country—we find, of course, it has not been making a profit. The rate of profit per year, on an average, has been 11.2, whereas the working expenditure has increased on an average to 11.8. Now, what does this show? I do not say that the present Raiway Minister alone is responsible for that. But a number of Railway Ministers, the railway employees, the whole galaxy of officers are responsible for this. The cumulative result is that there is a rise every year, it has been rising.

We find that the Railway have contributed something to the development of the country. There is a deficit year after year. It has been contributing something for the development of the country. But this is decreasing year by year. I say that it is a sad thing that the share of the Railways is decreasing year by year. Another body which has been formed, the so called Railway Finance Corporation, which had collected a loan to the tune of Rs. 730 crores, now is going to collect to the tune of Rs. 800 crores by 1988-89. How much is going to be spent? Fifty per cent is spent on the staff and the establishment, and the rest of it I do not know what it is going to be spent for.

Sir, the Railways, which is spread in the country like the nerved system in the body, caters to the needs of the poor people and for the economic development of the entire country as such. Much of the trade, much of the commercial activity, much of the other economic activities, depend to a great extent upon the movement of railways. I do not know whether the Railway Minister knows it or not. He has given a concession, which I rather doubt whether it should be called a concession or not, to the weaker sections and also to essential commodities. It is a very small thing, a very small percentage. Of course, collectively it may mean something for him. But for the poor people it will mean nothing, because on an increase an escalation in one particular commodity, essential commodity, means chain increase in the case of a number of other commodities. There is a chain reaction. Therefore, it is very worng to say, as far as economic policy is concerned, that when there is a rise only in the case of one particular commodity it will be confined to that particular commodity and it will not spread

to other commodities. It does spread over to other commodities. And as a result, the net burden shall have to be borne and shouldered by the common man in the country. This we have to keep in mind, and we know how much freight charges and other things are this year. Rs. 358 crores are to come from the increase in the tariff of passenger fares and Rs. 264 crores are to come from freight charges. Of course, every year we find that the gap is going to be filled up by bridging these things in the form of increase in the rates. But how long are we going to do this thing? By the end of this century, Rs. 50,000 crores by way of interest is going to be there that we have incurred externally and internally. Are we going to keep the country in the trap of the loan?

SHRI KALPNATH RAI (Uttar Pradesh): By whom?

DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHISHI: By the country. Are we going to keep the whole country in loans by the end of this century? We often times say that we are going to the 21st century. With what assets are we going to the 21st century? With what liabilities are we going to the 21st century? I do not know whether the Government has made an assessment of all these things also. I would like to say that the Railway is the biggest public enterprise. How much attention has it paid towards increase in investment and expenditure? As I told earlier, the expenditure is more and the income is less. All right, one day or the other we may find that the income is more and the expenditure is less. Also, there is capital investment in industries which have a long gestation period and the results also take too long a time. Take, for example, the metro railway in Calcutta. It was a sophisticated railway. Of course, taking into consideration the increase in the density of population, it was very necessary. There is always escalation in time and in price. I would like to know why we cannot avoid this escalation in time and cost. Why can't we cut down the cost? Why are the projects not completed within the scheduled time? It is not that a little more time is taken. The time taken is more than double and sometimes the cost is also more than double. As a result, we have to come before the House and say that the project require a longer period and higher amount of money. This thing is only in one part of the country. It is not even in the whole of Calcutta. It is in one section of the city of Calcutta. It is only 7 kilometres. The World Bank people had approached the Railways. The World Bank people had come to Bangalore to find out whether this metro is necessary in other parts or whether a raised lighter railway is possible in the urban areas. Since the density of population is increasing we have to think of other measures or methods also. We find such sophistication in Japan. We have to find out whether it is possible for us to have these things. Sometimes, we jump in for certain things which are thrown away by the developed countries ten or fifteen years ago. This happens not only in the railways but in other fields also. We went in for crossbar which gives you connections with ten people at the same time at a given price. We are going in for such things in many fields. If we undertake the construction of metro railways in other parts of the country or even in Calcutta, it is very difficult, Very recently, the World Bank people had a discussion in Bangalore as to whether they should construct raised poles for lighter railway which can serve the people in a greater way and a better way. I would like to say that the Railway Department and the Railway Board do not have any coordination. The delays take place. It may be in the running of the services or it may be in the supply of spare parts from the workshop or in hauling a bogey or getting a crane. There is no coordination among all these different sections which are working for the railway system. I was really surprised to know that there is one section known as Railway Safety Commission. But it does not work under this Ministry. It works as a separate Ministry. It is supposed to hold impartial inquiries into the accidents or to certify the safety of new lines that are being constructed in the country. The employees of the Railway Safety Commission are not given railway passes. If railway passes are given to them, there is every possibility that they may be partial to the people who give them passes.

[Dr. (Shrimati) Sarojini Mahishi]

Sir, in order to avoid this problem, even passes are not given to them and the people who are unwanted are sent to the Railway Safety Commisstion. They cannot go back from the Railway Safety Commission. Once they are sent to the Railway Safety Commission, they are doomed. They cannot go back anywhere. Under the circumstances, I do not know what weightage is given to the reports of the Railway Safety Commission. I do not know whether they are put in cold-storage. I am unable to say anything about these things. Coming to Southern India, I would like 4.00 P.M. to say that not an inch of new railway line is being construed. Same is the case in the Northern India also I would like to say...

SHRI KALPNATH RAI: What about resources?

DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHISHI: I am not here to answer the questions raised by my hon. friend. Sir, now the Konkan Railway, from Bombay to Roha, down it has been brought. From the southern side, it has come up to Mangalore. Why not bring it up to Udipi and, of course, continue it further on? Sir, Udipi is an important place of pilgrimage and, of course, a thermal plant is also coming up. The investment was supposed to be Rs. 12.50 crores. It will come up to Rs. 14.50 crores if it is constructed up to Udipi. Therefore, I would request the Minister to take up this Konkan railway which is the most important line and see that it is completed. It may not be completed during this year. But, of course, phase by phase, the work must start and it must be completed within a period of three or four years at least so that people on the western coast of India will be in a better position for their movement.

Sir, I would like to say that with the introduction of Karnataka Express, the Andhra Pradesh Express, the Tamil Nadu Express, the Kasi Vishwanath Express, and the Rajdhani Express all the capitals are being connected by the railway. It is a good idea. I appreciate it I would like to say a word or two about the haulage capacity and the number of bogies that are being put there. Instead of three days in a week the Railways have started the Karnataka Express from Bangalore to Delhi as a daily service. One day it is called deluxe, two days it is called Karnataka Express and for another day it is called by a third name. Sir, if two-headed engines are being put for the Tamil Nadu Express, if it can be there for the Andhra Pradesh Express, why can't you have a two-headed engine for the Karnataka Experts? One-headed engine carries 11 bogies whereas two-headed engine carries 22 bogies. If you give a train everyday with one-headed engine, it comes to two-headed engine for three days. This is the arithmetic calculation of the 4th standard or the 5th standard. The number of passengers carried today by this train is much less, the accommodation is much less than it was earlier when it was running for four days in a week. Why is this sort of distinction being made only for this particular train? Why no accommodation is being given for this?

Sir, I want to say about another thing. He is going to introduce computerised reservation centres in a number of places in Delhi. It may be in other places also. It is a good thing for the sophisticated, for the higher strata of society for making use of these computerised reservation centres. But the rural India, the greater section of India, of course, will remain unattended to because these facilities are not available for them and they are also in no need of these facilities. They are in need of a regular service at a moderate cost.

Sir, I would like to say that if a Zonal Headquarters can be created at Secunderabad with three divisions from Andhra and one division from Karnataka, if in Madras the Zonal Headquarters can be created with seven divisions, three from Madras, two from Kerala and two from Karnataka, why not a Zonal Headquarters be created in Bangalore with three divisions of Karnataka and two divisions of Kerala? If there is an accident in Kundgole which happened the other day one has to go and bring the crane from Secunderabad. Either they have to go to the Southern Railway which does not give or they have to go all the way to the South Centre Railway for the purpose

and even for spare parts. Hubli has got a workshop. Some time back I pleaded that just as you have got a zonal headquarters in Madras in the east coast for economic development, for marine development, and for a number of other such developments, why not have a zonal headquarters at Hubli for the development of western coast, for the economic development of Goa with Karnataka as a hinterland. Madras has developed as a zonal headquarters for the eastern coast. You develop Hubli as a zonal headquarters for the development of the western coast. Hubli has got the workshop which has completed a century. But the century celebrations have not been held so far. I do not know why. Of course, the old things continue, even the doors. I do not want to go into the details. With these things, Sir, Hubli, minus the three divisions in Karnataka, Hubli goes to Secunderabad South Central, Mysore and Bangalore go to Madras and for bringing a man or bringing some spare part either to Madras or to Secunderabad, this has been the state of affairs. I would like the Minister to take these things into consideration. Now an agitation is going on and our MPs and MLAs and most of our people are sitting on the railway tracks, rail roko agitation, for the last two three days.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I was there on that day.

DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHISHI): Then, Sir, for this purpose only a division can be constructed at Bangalore with three zonal headquarters, with three divisions of Karnataka and two divisions of Kerala, which is easier, as the Kerala people also can come to Bangalore because they come to Bangalore for many many things. Therefore, I would request the Minister to consider these things as it a very very important thing.

Coming to the next point, there has been a Wheel and Axle factory at Bangalore, a very important factory, Wheel and Axle Factory. How is the recruitment made here? Recruitment is made through a Recruitment Commission which sits in Madras for the time being. The temporary and *ad hoc* filling of all vacancies is being done from Madras. So Madras will find out permanent employees for this from Madras only. Therefore, all these vacancies go not to the local people of Karnataka but to the people who come from Tamil Nadu. I have no grudge against them. But the local people must also be given a chance. It is an all-India railway. When this zonal commission is there in Karnataka for the recruitment of class 3 and class 4 employees, the higher officers could of course come from Tamil Nadu, but local people could be taken for the lower grade vacancies. I am not going after the linguistic reorganisation. Of course, many more problems have cropped up. But these problems are there. I once visited the Wheel and Axle factory myself. I talked to Mr. Madhusudan, who was the General Manager there. He told me, we have got 56 Scheduled Caste vacancies but none of them are coming forth. Therefore, we have to bring them from outside the State. If the all-India railway is filling up the vacancies in this way, denying opportunity to the local people, how can the local people get an opportunity? Should they go out and can they also go out and get the opportunity for service in the neighbouring States like this? They are interviewed in the language they cannot speak and at the lower level you do not want to see that vacancies are filled with these people.

Now, Sir I would like to tell the Minister that the Recruitment Service Commission in Karnataka has been headed by a retired officer from Bihar, who does not know the local language. I do not want to give the names of all these things. Can't we find such qualified people in the Southern part of the country? Why have we to bring people from so far away a place who do not understand the local language and class 3 and class 4 employees do not speak any other language, except their own native language and we have to bring people, a retired man from Eastern Bihar, who has been brought here and who has been placed as the Chairman of the Recruitment Commission. I am mentioning all these things for

[Dr. (Shrimati) Sarojini Mahishi]

your information so that they can be rectified later on.

Then, Sir, I would like to say that there has been a long-standing promise for the conversion of meter-gauge line into broad-gauge from Bangalore to Mysore. This has been awaiting conversion for a long time. Earlier I was told that the Government gave the guarantee that they would give the teak wood sleepers for the construction of this broad-gauge. But later on they said that they could not give. Whatever it may be the Minister has announced that concrete sleepers are going to be used, not the teakwood sleepers. Then, in the context of this, the Bangalore-Mysore broad-gauge conversion should take place as early as possible because the number of tourists who come from Bangalore to Mysore is very large and they cannot go by air. There is no air-service from Bangalore to Mysore. They can go by car of course. But instead of taking three and a half hours or three and a quarter hours, if the line is converted into broad-gauge they can go in two and a half hours. Tourists come to Bangalore in large numbers and they want also to see Vrindavan gardens in Mysore. Therefore the conversion of meter-gauge into broad-gauge should be taken up immediately. Sir, I would like to point out another thing. A refinery was to come up at Mangalore. Of course, the Railway Minister will say that he has nothing to do with it. But I would like to point out here that in order to bring the oil a pipeline was to be constructed between Mangalore and Arsikere and from Arsikere onwards a broad-gauge was to be constructed up to Bangalore. Now, suddenly, the decision has been changed. The Railways have been told that it will not be a six-million tonne refinery. It will be only 50 per cent of that and that too a petro-chemical complex. It has also been decided that the broad-gauge line, instead of to Bangalore, *via* Arsikere will go to Cochin. I do not know why such a decision has been taken. The poor people in this area will be benefited if the line is from Arsikere to Bangalore. Suddenly a different decision has been taken. The Minister is not aware of these things. I would like the Railway Minister to look into this matter. We should go back to the original position, of a broad-gauge line between Mangalore and Arsikere and then on to Bangalore. This should be taken up instead of the petro-chemical complex which will only serve the vested interests and it will not serve the interests of the people of Karnataka. This is a very important project from the point of view of the economic development of the area. If it is not going to be taken up Karnataka's economic development will be hindered to that extent. I hope, this question will be reconsidered and instead of the petro-chemical complex, it will be a refinery of the capacity decided earlier.

Then, Sir, a broad-gauge line from Bombay up to Miraj has been constructed. But there is transhipment at Miraj. Whenever there is any delay in the delivery of letters, registered letters and other things, they say that there is transhipment at Miraj and therefore, it will take a lot of time. We have been asking for a broad-gauge line from Bombay right up to Bangalore. You will be surprised to know that letters posted from Bombay to Bangalore and from Bombay to other places take not less than five days. Even telegrams take two-three days to reach their destinations. Therefore, it is absolutely necessary that the broad-gauge which is now up to Miraj should be extended up to Bangalore, just as we have the Udayan Express *via* Guntakal. This is the nerve-centre of the whole of the Western coast of India. It serves the people on the western side of Karnataka and part of Maharashtra. I would, therefore request the hon. Minister to take up this project. Survey has been done off and on. Prices are escalating. Therefore, it is high

time this project is taken up immediately. It can be taken up in three phases, Miraj to Belgaum, Belgaum to Hubli and then Hubli to Bangalore. Of course, there is escalation in the cost, by way of increase in the cost of raw materials and other things. There may also be some difficulty in regard to getting the raw materials. In spite of these constraints this line should be taken up and completed because this has been a long standing demand of the people of Karnataka and Maharashtra. This demand has been there for the last 20—25 years.

Similarly, the Hubli-Karwar line.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Dr. Mahishi, please conclude within another five minutes.

DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHISHI. The Japanese people who visited Karwar say that it will be the biggest mechanised port on the western coast. But we have not been able to take it up. Today, North Kanara has no railway connection at all. If this Hubli-Karwar line is constructed, it will be the biggest carrier of manganese ore via Goa to other places. It will cater to the economic needs and help in the economic development of the hinterland of Goa also. This will help in the transport of manganese ore. At present, it is largely being transported by road. Therefore, it is very necessary that this line is taken up and completed. I had discussed this many times with the railway officials. It is being suggested that instead of the Hubli-Karwar line why should we not go in for the Goa-Karwar line. There are many such ideas. But I would say that we do require this railway line. This has been surveyed more than half a dozen times. Everytime there is a survey, there is escalation in the cost. Everytime there is a survey, we find that there is need for more money to be invested on this. Therefore, I would like to say that the latest survey can be depended upon and you can start the work on these lines at the earliest.

There are a number of other things. A good friend of mine told me that a line was promised long back from Tikamgarh in Madhya Pradesh to Singrauli which will connect a number of villages, but this has not been done. There are a number of other things which were promised earlier at the time of the reorganisation of the states and even later on. Of course, the survey has been conducted, but they are remaining unattended to. Construction of railway lines maintenance of railways, construction of the loco sheds and many other things are there which are being delayed.

I cannot say about the number of employees who are getting railway quarters. The railways acquired quite a lot of sites in every part of the country during the East India Company's time. Hundreds of acres of land were acquired by the railways, but they are not able to construct accommodation for the railway employees and the percentage of employees who are getting accommodation is too small. The construction that was taken up during the East India Company period or the Southern Maratha Railway Company's period is still incomplete.

Sir, we are talking of sophisticated things, of computerisation, of tubes and metros and other things, but can we not enter into the interior of our country and construct some lines where it is a big necessity for the people of this country for the economic development, for the total development of the country?

Sir, we talk of disparity between the rich and the poor, we talk of below the poverty line, below the poverty line. It has become a favourite idiom but what are we actually doing? Are we reaching the targets required for the year? One Minister in a particular meeting said, instead of keeping high targets and saying that we have not been able to reach the same, why not lower the targets themselves so that we could reach them and get the satisfaction. If this is the way of looking at the things we do not know where we are going

[Dr. (Shrimati) Sarojini Mahishi]

to reach. Let us try to complete the targets, let us not carry backlog along with these lines also.

Even in the recruitment also, a number of vacancies are lying unfilled. I would like the Minister to see to it that some of these lines are taken up. He should also work towards increasing the haulage and modernising the railway lines. There should be increase in the accommodation for the railway employees.

श्री कल्पनाथ राय : उपसभाध्यक्ष महोदय, आदरणीय रेल मन्त्री जी ने जो बजट वर्ष 1988-89 के लिए प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं रेल मन्त्री जी को मुबारकबाद देना चाहता हूं और रेल विभाग में लगे 15 लाख कर्मचारियों को भी धन्यवाद देना चाहता हूं और रेलवे बोर्ड के चैयरमैन और उसके सदस्यों को मुबारकबाद देना चाहता हूं कि उन्होंने अपने कठोर परिश्रम से और अपनी मेहनत से पिछले वर्षों की अपेक्षा रेलवे की परफारमेंस के कामों में निपुणता लाई है रेलों के चलने में नियमितता आई है काम अच्छा हुआ है, सुविधाएं बढ़ी हैं हर चीज में चतुर्दिक विकास, रेल विभाग में हुआ है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): With your permission, I would request Dr. Sarojini Mahishi to occupy the Chair.

(The Vice-Chairman (Dr. (Shrimati Sarojini Mahishi in the Chair)

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, रेल मंत्री ने अपनी बजट स्पीच में जो बातें कही हैं वर्तमान परिस्थितियों को दृष्टिगत रखते हुए हमारी मांग क्या है हमारे रिसोर्सेज क्या हैं हमारी जरुरत क्या है इन सब बातों को मद्देनजर रखते हुए जो बजट प्रस्तुत किया है उसका पूरे सदन को समर्थन करना चाहिए रेल मंत्री से और रेल विभाग में लगे 15 लाख कर्मचारियों से हमें उम्मीद है कि जो अगला बजट वे प्रस्तुत करेंगे वह इससे भी ज्यादा अच्छा होगा, हिन्दुस्तान की करोड़ों जनता की सेवा के लायक होगा तथा रेलवे डिपार्टमेंट में और भी सुधार होगा ऐसी हमें संभावना है।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा है:

"The best productivity indicator of freight operations, Net Tonne Kilometres per Wagon per Day, which had increased to 1296 (BG), in 1985-86, reached a new high when it touched 1420 in the year 1986-87—an improvement of as much as 10 per cent 1350 was the target of the terminal year of the 7th Plan."

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी (आन्ध्र प्रदेश) : उनका भाषण हिन्दी में भी है। आप हिन्दी में भी पढ़ो।

श्री कल्पनाथ राय : मेरे पास उनकी स्पीच अंग्रेजी में ही है, उसको मैं कोट कर रहा हूं। वैसे तो मैं हिंदी में बोल रहा हूं।

"I am happy to say, we have steamed way past this figure three years ahead of time. It has enabled the Indian Railways to retain the position it had achieved last year as a world leader in fright capacity utilisaiton, leaving behind countries even in the developed world. Members will appreciate the magnitude of the increased freight transport effort when I state that with only a vey marginal increase in the wagon fleet, the first two years of the 7th Plan together, have produced in additional 41.1 billion net tonne kilonietres. This has surpassed by as much as 56 per cent in these two years alone, the transport increase of 26.2 billion in the entire five year period taken together, of the 6th Plan."

इस काम के लिए रेल मंत्री को बधाई देनी चाहिए। विरोधी दल के लोग जब खड़े होंगे, मुझे तो विश्वास है कि अगर

सोने की गाड़ियां चला दी जायें, सोने के टिकट जारी कर दिए जायें, और सारे हिन्दुस्तान के काम कर दिये जायें तो भी वे कहें कि यह बजट बड़ा खराब है। यह दृष्टि कोण ठीक नहीं है। हिंदुस्तान की अर्थव्यवस्था इसकी रीढ़, इसकी बैकबोन हिंदुस्तान की रेलवेज है। मुल्क में इतना बड़ा सूखा पड़ा हुआ था, इतनी बड़ी बाढ़ आई हुई थी। 70–80 करोड़ का यह देश है लेकिन एक भी आदमी भूख के कारण नहीं मरा। रेलवे की कितनी बड़ी भूमिका इस काम के लिए रही। आप लोग खुद कहते हैं कि शताब्दी का सब से बड़ा सूखा था तो इस सूखे में चाहे फाडर हो, चाहे एडीबल आयल हो, तेल हो या अनाज हो यह उन इलाकों में पहुंचाना, या पानी पहुंचाना या उसकी व्यवस्था करना या बाढ़ के समय रेलवे ने जो काम किया है उसकी पूरे सदन को प्रशंसा करनी चाहिए और कोशिश करनी चाहिए कि हमारे इन कमचारियों का मोरल ऊंचा हो ताकि अगले वर्ष और बढ़िया ढंग से वे काम कर सकें।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे देश के अंदर रेलवे जो अंग्रेजों ने इट्रोड्यूस किया, साम्र ज्यवादी ताकतों ने एशिया, अफ्रीका के मुल्कों को जो अपने कंट्रोल में किया तो उसका आब्जेक्टिव इस मुल्क के कच्चे माल को ढोकर लंकाशायर या अपने देश में पहुंचाना और इस मुल्क का शोषण करना था। अंग्रेजों का यही आब्जेक्टिव था और इसी उद्देश्य को मद्देनजर रखते हुए अंग्रेजों ने हिंदुस्तान में रेलवे को फैलाया और कच्चे माल को हिंदुस्तान से ढोकर वहां लंकाशायर पहुंचाया हिंदुस्तान का शोषण करना ही पूरी अंग्रेजी साम्राज्यवाद की नीति थी, इसी नीति के अंतर्गत उन्होंने रेलवे लाइन का विस्तार किया। लेकिन जब देश आजाद हुआ तो आजाद हिंदुस्तान मे हमारे रेल मंत्रालय का हमारे प्लानिंग कमीशन का दृष्टिकोण क्या है। दृष्टिकोण यह है कि हिंदुस्तान का चतुर्दिक विकास, इन्फ्रास्ट्रक्चरल फैसिलिटीज में रेलवे का योगदान।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, पिछले 40 वर्षों में कोई भी विकासशील देश ऐसा नहीं है, डेवलपिग कंट्रीज ऐसी नहीं है जिसमें इन्फ्रास्ट्रक्चरल फैसिलिटीज का इतना विस्तार हुआ हो। जिस मुल्क में सुई नहीं बनती थी व पिछले 40 वर्षों में अब दुनियां की तीसरी टेक्निकल नो हाऊ वाली कंट्री है, दुनियां का चौथा टैक्नालाजी जानने वाला विकासशील देश है, दुनियां की छठी स्पेस पावर है, दुनियां की छठी एटामिक पावर है। अभी पृथ्वी मिसाइल के सफलतापूर्वक परीक्षण के बाद वह चार देशों में से एक हो गया है। दुनियां में आठवां इंडस्ट्रियल देश है, एग्रीकल्चर में छठवां देश है। तो जो हमने कोल, सीमेंट और स्टील के प्लांट बनाये, जो कोल, बिजली जेनरेशन की, इन रेलवे लाइनों को कोल पिट्स तक पहुंचाना, कोयला ढोकर के थर्मल पावर प्लांट्स तक पहुंचाना, स्टील की ढुलाई करना, सीमेंट की ढुलाई करना, कोल की ढुलाई करना, जो एक आधुनिक इकानमी को बिल्ड-अप करने के लिए जिन चीजो की आवश्यकता है, उन स्थानों तक रेलवे लाईन को बिछाना यह बडा कठिन काम है। इस कठिन काम को हमारी रेलवे ने पिछले चालीस वर्षो में पूरा किया है और उनके कठोर परिश्रम के परिणामस्वरूप हिंदुस्तान के आर्थिक जीवन में एक बड़ा भारी परिवर्तन हुआ है। हिंदुस्तान की समस्याएं कोई जादू की छड़ी की तरह से हल नहीं होंगी और न बोट-क्लब पर प्रदर्शन करने से हल होंगी। यह मै आपसे कहना चाहता हूं।

इस मुल्क में इतनी ट्रेंस चल रही हैं। मैंने श्री माधव राव सिंधिया जी से कहा, रेलवे बोर्ड के मेम्बर्ज से कहा—गोरखपुर से समस्तीपुर की बड़ी लाईन चल रही है। उसमें अब इतनी भीड़ होती है कि अगर हिंदुस्तान में जितनी ट्रेंस है, उससे तिगुनी कर दी जाएं, तो भी हिंदुस्तान की जन-संख्या को अकामोडेट करना बड़ा डिफिकल्ट होगा।

आज हिंदुस्तान की जन-संख्या के नियंत्रण के संबंध में, हिंदुस्तान के विरोधी

[श्री कल्पनाथ राय :]

दलों की क्या नीति है ? क्यों नहीं राष्ट्रीय मतैक्य होता इस सवाल पर ? मैं साफ कहना चाहता हूं कि हिंदुस्तान की पापुलेशन कंट्रोल पर जब तक हिंदुस्तान के सारे राजनीतिक दलों का मतैक्य नहीं होता.... (**व्यवधान**) आज तुम्हारे नेता कोई राजनीति जानते नहीं हैं कोई डांस करना या पिक्चर दिखलाना, यह तो कोई राजनीति नहीं है । आप जानते है.... (**व्यवधान**)

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : आप उनको जवाब देने दीजिए ।

श्री कल्पनाथ राय : उन बुनियादी बातों को समझने की कोशिश कीजिए । .... **(समय की घंटी)**

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : उनको बीच में जवाब देने की जरुरत नहीं है ।

श्री कल्पनाथ राय : जब वह बीच में छेड़छाड़ करेंगे, तो मैं जवाब दूंगा ।

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : थोड़ा सा रोक लीजिए अपने आपको ।

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, जो देश की बुनियादी बात है पापुलेशन पालिसी, देश में पापुलेशन कंट्रोल कोई सरकार हिंदुस्तान की जो रूलिंग पार्टी है, वह सारे विरोधी दल के नेता केबिनेट में शामिल हो जायें, हिंदुस्तान की तब भी समस्याओं को हल नहीं कर सकते, यदि हिंदुस्तान की पापुलेशन कंट्रोल के लिए आप कोई ठोस और समयबद्ध कदम नहीं उठायेंगे । एक बार श्रीमती इन्दिरा गांधी ने पापुलेशन कंट्रोल की कोशिश की, तो आप लोगों ने नसबंदी को ही मुख्य मुद्दा बना कर चुनाव जीत लिया । यह कोई तरीका तो है नहीं, इस मुल्क के मीडिया का इस्तेमाल प्रेस का इस्तेमाल जो मन में आए, बोलने की जो आजादी है, इससे कोई राष्ट्र नहीं बनता है, उससे कोई देश नहीं बनता है । .... (**व्यवधान**) मुझे बोलने तो दो ।

उपसभाध्यक्ष जी, आजाद देश की सरकार का जो दृष्टिकोण है, हिंदुस्तान की जो इन्फ्रास्ट्रक्चरल फैसिलिटीज़ हैं, जो हिंदुस्तान की इंडस्ट्रियलाइजेशन और औद्योगिक विकास और कृषि के विकास—दे आर कम्प्लीमेंट्री एंड सप्लीमेंट्री टु ईच अदर । कृषि विकास को आप औद्योगिक विकास से अलग नहीं कर सकते हैं, क्योंकि आज की कृषि में आपको फर्टिलाइजर चाहिएं, ऐसे इनपुट्स जैसे पेस्टिसाईड्स, इनसेक्टिसाईड, ट्रैक्टर्ज़ चाहिएं, उसके लिए ट्यूबवैल तथा कैनाल्ज़ चाहिएं । आज की पूरी कृषि डिपेंड करती है हिंदुस्तान के इंडस्ट्रियल डेवलेपमेंट पर—इंडस्ट्रियल डेवलेपमेंट और एग्रीकल्चरल डेवलेपमेंट आफ इंडिया, दे आर कम्प्लीमेंट्री एंड सप्लीमेंट्री टु ईच अदर ।

इन दोनों कामों को करने के लिए इस मुल्क के आर्थिक जीवन में बुनियादी परिवर्तन लाने के लिए, मुल्क के आर्थिक जीवन को गतिशील बनाने के लिए, रेलवे की जितनी बड़ी भूमिका होगी, उतना ही मुल्क आगे तरक्की करेगा, विकास करेगा और वह विकास तब होगा जब हमारे मुल्क के सोलह लाख कर्मचारियों का मारल ऊंचा होगा, जब रेलवे विभाग के बड़े-बड़े कर्मचारियों का मारल ऊंचा होगा और आदरणीय सिंधिया जी आप इस मुल्क की समस्याओं पर गहरे ढंग से विचार कीजिए ।

अब फ्रेट में थोड़ी सी बढ़ोतरी हो गई, एयर-कंडीशन के किराये बढ़ गये, फर्स्ट-क्लास के किराये बढ़ गये । आखिर इतनी सुविधायें मांग रहे हैं आप ।

आप भी, उपसभाध्यक्ष जी, मैसूर से बंगलोर की मांग कर रही थीं । मैं पूछना चाहता हूं कि कितने रिसोर्सेज की आवश्यकता है ? मैं आज प्लानिंग कमीशन से बात करना चाहता हूं । हमारे

प्रधान मंत्री ने कहा है कि आन-गोइंग प्रोजैक्ट्स को टाप-प्रायर्टी पर हमें पूरा करना चाहिये । लेकिन आदरणीय रेल मंत्री जी आपके रेल मंत्री बनने के पहले हिंदुस्तान में जो ब्राडगेज कनवर्शन की जो ये एप्रूव हो गई हैं मैं समझता हूं उन पर एक हजार करोड़ रुपया खर्च होगा और प्लानिंग कमीशन का इस साल 1500 करोड़ रुपया खर्च होगा और 1500 करोड़ रुपया उन योजनाओं पर खर्च होगा जिसको माधव राव सिंधिया के रेल मंत्री बनने के पहले अन्य रेल मंत्रियों ने जिसकी एप्रूवल ले ली है और उस 1500 करोड़ रुपया खर्च करने की जगह 195 करोड़ रुपया इस साल दिया है और 1500 करोड़ रुपया अगर आज बजट में दे दिया जाय तो आन-गोइंग प्रोजैक्ट्स हमारे पूरे होंगे और 195 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है । मैं जानता हूं कि ये 1500 करोड़ की योजनाएं 3000 करोड़ पर भी पूरी नहीं होंगी क्योंकि कास्ट एस्केलेशन होगा और हम थोड़े-थोड़े पैसे अलाट करेंगे । परिणामस्वरूप कास्ट एस्केलेशन होता जाएगा और हम उन आन-गोइंग प्रोजैक्ट्स को भी पूरा नहीं कर पायेंगे । हमारे सारे विरोधी दल के नेता नई-नई रेल लाइनों की मांग करते हैं नए मीटरगेज को ब्राडगेज बनाने की बात करते हैं, पिछड़े क्षेत्रों में नयी रेल लाइनें बनाने की बात करते हैं, पर कभी इस बात पर तो विचार नहीं करते कि इन रेल लाइनों के लिये इतने हजार करोड़ इतने सौ करोड़ की जरूरत है । वह कैसे पूरी होगी । किसी विकासशील देश को किसी गरीब देश को किसी पिछड़े देश को बड़ा बनाने के लिये त्याग, तकलीफ और कुरबानी की आवश्यकता होती है । उसमें आम जनता को बलिदान भी देना पड़ता है । बड़े बलिदानों के बात राष्ट्रों का निर्माण हुआ करता है । यह कोई नारेबाजी, हुल्लड़-बाजी रेल रोको, सत्याग्रह, अनशन, आमरण अनशन, जेल भरो और रेल तोड़ो से नहीं होता ऐसा करने से किसी मुल्क का निर्माण नहीं हो सकता है । यह तो खुशकिस्मती हिन्दुस्तान की है कि यह एक ऐसा देश है कि जहां जनतन्त्र का चिराग जल रहा है और पीपुल वैलफेयर के भी काम हो रहे है । जहां आंध्र में दो रुपये किलो चावल भी मिल रहा है । यह अच्छा कदम है जो आपकी सरकार ने उठाया है कि हम हर गरीब को दो रुपये किलो चावल देंगे । यह एक अच्छा काम है । तो पीपुल वेलफेयर का भी काम करना और जनतन्त्र का दीया भी जला कर रखना, सैकुलरिज्म को भी मेनटेन करके रखना और नेशनलिज्म को भी मेनटेन करना दुनिया में एक भी देश बतला दीजिये । आप विरोधी दल के नेता है जहां इन चारों बुनियादी नीतियों को लेकर चल रहे हैं और फिर भी 40 वर्ष से इस मुल्क में जनतन्त्र का दीया जल रहा है, कोई ऐसा देश बताइये । केवल चरित्र हत्या, नारेबाजी, हुल्लड़बाजी से कोई देश नही बनता । इसलिये उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं आप से निवेदन करना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री से और मैंने कई बार रेल मंत्री को लिखा भी है और प्लानिंग मिनिस्टर श्री शिव शंकर जी को यहां मौजूद रहना चाहिये जब रेलवे पर बहस हो रही है, प्रधान मंत्री कहते हैं कि

I want on-going projects to be completed at the earliest.

प्लानिंग कमीशन के मिनिस्टर और प्लानिंग कमीशन के चेयरमैन 1500 करोड़ की जगह अलाट करते हैं 200 करोड़ तो आन-गोइंग प्रोजैक्ट्स पर 1500 करोड़ अगर इसी साल अलाट कर दिये जायें, प्लानिंग कमीशन अलाट कर दे तो रेलवे मन्त्रालय के लोग आन-गोइंग प्रोजैक्ट्स को पूरा न करे तो फिर इनकी गलती है । आन-गोइंग प्रोजैक्ट्स को कंप्लीट करने के लिये इसी साल 1500 करोड़ रुपया चाहिये जो आलरेडी एप्रूव्ड ब्राडगेज लाइन्ज है, तो

Planning Minister should be present here. The Planning Commission Chairman should also be present when the Railways is being discussed.

कि हिन्दुस्तान के रिसोर्सेज को कैसे मोबिलाइज किया जाये और कैसे हिंदुस्तान की अर्थ व्यवस्था को गतिशील बनाने के लिये रेलवे जो देश की लाइफलाइन है, से इसको मजबूत करने के लिये कितना पैसा प्लानिंग कमीशन को देना चाहिये यह एक बुनियादी प्रश्न है जिसके ऊपर विचार होना चाहिये । कैबिनेट के अन्दर रेल मंत्री और प्लानिंग मिनिस्टर को एक साथ बैठ कर इन बातों पर विचार करना चाहिये । क्यों विरोधी दल

[श्री कल्पनाथ राय]

के नेता नहीं कहते कि इस पर टैक्स बढ़ा दो इस पर टैक्स बढ़ना चाहिये ? बिना टैक्स बढ़े कैसे देश का विकास होगा ? जनता देना भी चाहती है लेकिन उसको आप भड़काते हैं कि मत दो । क्यों ? अगर जनता से सभाओं में अपील करते है तो लाखों-लाख रुपया लोग दे देते हैं । फिर आप क्यों कहते है कि मत दो ? इस मुल्क को बनाने के लिये एक बार तकलीफ उठाने के लिये आप तैयार हों और हमे सबको मिलकर एक काम करना है । तो तैयार भी हो जाय । लेकिन अगर दो रुपया बढ़ गया और रेल मंत्री डर के मारे कि अपोजीशन के लोग खड़े नहीं होने देंगे, वह डर के मारे टैक्स न करें, यह कोई तरीका नहीं है । अगर हिंदुस्तान का विकास होना है तो रिसोर्सेज मोबिलाइज करने होंगे और रिसोर्सेज मोबिलाइज करने में फ्रीट के दाम बढ़ाने होंगे, पैसेंजर-ट्रेफिक के टिकट के दाम बढ़ाने होंगे । फिर आप यहां जो नारेबाजी कर रहे हैं, इससे देश नहीं बनता, पगड़ी बांध कर पागल की तरह घूम रहे है, इससे कोई मुल्क नहीं बनता । राष्ट्र को बनाने के लिये, देश को बनाने के लिये कुछ करना होता हैं । . . . (**व्यवधान**) यह जो आंध्र के नेता हैं कह रहे हैं 40 हजार करोड़ कर्जा है । अरे, दुनिया का कौनसा विकासशील देश है, . . .***

(**व्यवधान**)

श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी : कल्पनाथ राय जी, आप को कुछ नहीं सूझता है तो किसी का भी नाम ले लेते हो ।

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, तेलुग देशम के दो-दो मेम्बरों ने इस्तीफा दे दिया है । . . .***

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : आप यह जो रेलवे बजट पर बोल रहे हैं कोई रिलेवेण्ट पाइंट है । जो व्यक्ति विशेष के बारे में है, उसे रिकार्ड में न लिया जाय ।

***रिकार्ड नहीं किया गया ।

श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी : कल्पनाथ जी कुछ समझ की बात कहो, जिससे समाज बने, देश बने और फिजूल की बातें मत करो । अच्छी बात करो समाजवाद की बात करो ।

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] उनको जवाब देने की कोई जरूरत नहीं है ।

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, दो रुपया किलो चावल बेचते हैं, अच्छा काम करते हैं, मैं तो इसकी प्रशंसा करता हूं, लेकिन आप ब्लेकमनी की बात करते हैं तो हिंदुस्तान का सिनेमा एक्टर कोई ऐसा होगा, जो नम्बर दो का न रखता हो । इण्डिया में कोई एक बताइये, यह मेरा चेलेंज है ।

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : मैं आप से कल्पनाथ जी प्रार्थना करती हूं कि आप चेयर को एड्रेस कीजिए और रिलेवेंट पाइंट्स पर बोलिये ।

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं आप से निवेदन कर रहा है कि जो रेल रोको या रास्ता रोको यह करते है तो इससे कितना नुकसान होता है । अगर रेल रोकेंगे तो लाखों लोग जो आते हैं काम करने के लिये, अपनी मां को दवा कराने के लिये या किसी को विदा कराने के लिये या जो सामान लेकर आते हैं गरीब लोग, उनका कितना नुकसान होता है । मैं कहूंगा कि यह चीजें विकासशील देशों में नहीं होनी चाहिये । आज सत्ता में कांग्रेस पार्टी है, कल आप सत्ता में आ जाइये पांच साल के लिये, आप भी कुछ काम कीजिये और काम नहीं करते तो हमको मौका दीजिए, लेकिन चरित्र-हत्या की राजनीति से कोई देश बनता नहीं है ।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, एक दिन रेल रोकने से 50 करोड़ का नुकसान होता है और उस पार्टी के नेता एक जार्ज फर्नांडीज साहब ने सन् 1974 में पूरे हिंदुस्तान में रेलवे हड़ताल कराई, 1400 करोड़ रुपए की मांग की, पूरे हिंदुस्तान में रेलवे को पैरालाइज करा दिया और 1977 में

भाग्य से जनता पार्टी की सरकार बन गई और उसमें वह कैबिनेट मिनिस्टर बन गए, क्या-क्या मंत्री बन गए, लेकिन उन्होंने उनकी एक मांग पूरी नहीं की... **(व्यवधान)**

SHRI K. G. MAHESWARAPPA (Karnataka): Are you afraid of his capacity? He is not a Member of this House. Why are you mentioning this thing?

SHRI KALPNATH RAI: This is on record. एक मांग पूरी नहीं की कैबिनेट मंत्री बनने के बाद ।

उपसभाध्यक्ष [डा. (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : मैं आप से प्रार्थना करती हूं, आपका उनको जवाब देने की कोई जरूरत नहीं है ।

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, जब रेलवे की हड़ताल कराई गई पूरे देश के पैमाने पर हड़ताल कराई गई और जब जार्ज फर्नांडीज जनता पार्टी के कैबिनेट मिनिस्टर हुए, हड़ताल के समय उन्होंने 1400 करोड़ रुपए की मांग की, पूरे हिंदुस्तान की अर्थ-व्यवस्था को ध्वस्त किया, उस व्यक्ति को जब सन् 1977 में मौका मिला तो उन्होंने रेलवे कर्मचारियों की एक मांग पूरी नहीं की । क्या यह उचित है ?... **(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष [डा. (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : आप व्यक्तियों के नाम लिये बिना भी कुछ बुनियादी बात कह सकते हैं ।

श्री कल्पनाथ राय : अगर कोई व्यक्ति चोर हो तो क्या नहीं कह सकते...

उपसभाध्यक्ष [डा. (श्रीमती) सरोजिनी महिषी] : जो रेलवे बोर्ड का नुकसान हुआ है, वह बोल सकते हैं, लेकिन व्यक्तियों का नाम न लें ।

श्री कल्पनाथ राय : इस सदन में व्यक्तियों का नाम क्यों नहीं लिया जायेगा । कोई अगर मिनिस्टर है, कोई प्राइम-मिनिस्टर है तो क्या हम मोरार जी का नाम न लें, जो जनता पार्टी के प्रधान मंत्री थे । ... **(व्यवधान)**...

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं रेलवे बजट पर आ रहा हूं । मेरा निवेदन है कि जब रेलवे बजट पर बहस हो रही हो तो प्लानिंग कमीशन, प्लानिंग कमीशन के चेयरमन और रेलवे मिनिस्टर को इन तीनों को बैठ कर जीवन के विभिन्न आस्पेक्ट्स पर कलेक्टिव विज्डम के आधार पर नीतियों का निर्माण करना चाहिये और आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, विरोधी दल के हमारे जो मित्र है इन को भी कैसे रिसोर्सेज बढ़ायें, हाउ टू मोबलाइज द रिसोर्सेज, इस की राय देनी चाहिये ।

रेल मंत्री तो खुद डरते हैं । हिंदुस्तान के रेल मंत्री को अगर इस देश का विकास करना है तो हिम्मत के साथ टैक्स बढ़ाना चाहिये । हिंदुस्तान में मीटर गेज और ब्राड गेज होनी है और रेलवे लाइनें बिछानी हैं, अगर हैदराबाद से दिल्ली की लाइन चलनी है, देश का विकास करना है तो आपको यह रचनात्मक दृष्टिकोण प्रस्तुत करना होगा । उपसभाध्यक्ष रेल मंत्री ने अपने बजट स्पीच में यहां के जो कायनेशियल परफारमेंसेस हैं रेलवे के, इस पर भी प्रकाश डाला है कि पिछले तीन वर्षों में जब रेलवे का कार्यभार संभाला तो ज्यादा सेफ्टी, ज्यादा पंक्चुएलिटी ज्यादा फेसिलिटीज, पैसेंजर्स को दी गई है । ज्यादा पसेंजर्स का ट्राफिक बढ़ा है और ज्यादा माल की ढुलाई हुई है । गतिविधियां ज्यादा तेज हुई हैं । पूरे रेलवे सिस्टम में इम्प्रूवमेंट हुआ है ।

उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं एक बात कहकर अपनी बात खत्म कर दूंगा । पूर्वी उत्तर प्रदेश के लिये आपने पैसे दिये मैं इसके लिए आपका धन्यवाद देता हूं । महोदय, 1976 में रेल मंत्री ने जब प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी की राय से जब उस रेलवे लाइन को एप्रूव किया तो कास्ट थी 13 करोड़ और आज उसकी कास्ट है, भटनी-बनारस की 67 करोड़ । आपने अब तक 30 करोड़ रुपया दिया है । आपने 37 करोड़ अभी नहीं दिया है । उपसभाध्यक्ष महोदया, उत्तर प्रदेश बड़ा राज्य है । लोग हाईकोर्ट के मुकदमें लड़ने के लिये गोरखपुर

[श्री कल्पनाथ राय]

से त्रिवेणी एक्सप्रेस से आते थे मीटर गेज से। शाम को चढ़ते थे और सबेरे इलाहाबाद उतरते थे और केस अटेंड कर के फिर सबेरे चले आते थे। सन् 1976 से आज सन् 88 के बीच में लाखों मुकदमें लड़ने वाली जनता को नाना प्रकार की लकलीफ होती है। गोरखपुर से चले भटनी उतर गए। फिर भटनी में 8—10 घंटे ट्रेन लेट आई और वहां से दो—तीन दिन में इलाहाबाद पहुंचते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि हमने प्रधान मंत्री जी को भी पत्र लिखा है। प्लानिंग मिनिस्टर से मैं मिला हूं कि इस आन-गोइंग प्रोजैक्ट को कम्प्लीट कर दीजिये या अगर आपके पास पावर है तो मीटर गेज को फिर चालू कर दीजिए। वहां की जनता की दुख और व्यथा बहुत बढ़ गयी है आपने जो दिया है उसके लिये हम जनता की तरफ से आपको धन्यवा देते हैं और ईश्वर से प्रार्थना करते हैं कि और पैसे की व्यवस्था कर के इस रेलवे लाइन को पूरा करें। आप इसे प्रायरिटी देकर इस योजना को पूरा करने की कोशिश करें। आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, देश में जो भी मीटर गेज और ब्राड गेज की लाइंस अन्डर कंस्ट्रक्शन हैं या एप्रूव्ड हैं, उसके लिये 13 सौ करोड़ रुपया प्लानिंग कमीशन के चेयरमैन से मिड अप्रेजल करा कर और फिर 6 महीने के बाद मिड प्रेजल जो होता है प्लानिंग कमीशन में, हम प्राइम मिनिस्टर से 50 एम०पीज० को लेकर मिल सकते हैं और प्रार्थना कर सकते हैं कि आप जो प्राथमिकता देते हैं कि आन गोइंग प्रोजेक्ट्स पूरे हों तो 13 सौ करोड़ रुपये की व्यवस्था आप करें। चाहे वर्ल्ड बैंक से कर्ज लेकर करें, या बाण्ड जारी करके करें। इन 13 सौ करोड़ को पूरा कीजिए।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं पुनः एक बार रेलवे मंत्री को लाखों धन्यवाद देता हूं और मैं जानता हूं कि विरोधी दल के नेताओं के दिल में भी उनके प्रति धन्यवाद की भावना है।

श्री पर्वतनेनि उपेन्द्र (आंध्र प्रदेश) : आपको कैसे पता ?

श्री कल्पनाथ राय : मैं आपको जानता हूं। उनके मन में क्या है ? क्योंकि अपोजीशन में हैं इसलिये नक्कारखाने में तूती की आवाज में कुछ नकुछ बोलना है इसलिये वह बोलते है। आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, रेलवे की पंक्चुएलिटी, रेलवे की सेफ्टी और पैसेजर्स की फेसिलिटी बढ़ी है। आपने रिजर्वेशन में कम्प्युटराइजेशन को इन्ट्रोड्यूस किया है जिससे भ्रष्टाचार में काफी कमी हुई है। और मैं प्रार्थना करूंगा कि दो चीजें और हो जायें। एक तो कम्प्यूटर के माध्यम से जितनी इपार्टेंट प्लेसेज हैं उन में टिकटों का वितरण हो। ऐसा होने से भ्रष्टाचार काफी मिटेगा और कोयले से चलने वाली जो ट्रेनें हैं उनको डिजिल से या बिजली से चलाने की आप कोशिश करें, तो बहुत अच्छी बात होगी।

तीसरी बात रेलवे के एलेक्ट्रिफिकेशन की है। इस सम्बन्ध में जो काम आपने किया है वह बहुत सराहनीय है लेकिन यह एलेक्ट्रिफिकेशन का काम दूनी गति से होना चाहिये और देश में जो अनेक राज्यों की राजधानियां हैं कम से कम उन को जोड़ने वाली गाड़ियां डिजिल से चलें और राजधानी के साथ उनका सीधा संबंध हो। रेलवे में अधिक गतिशीलता हो यही मेरी प्रार्थना है।

अन्त में रेल मंत्री के साथ काम करने वाले रेलवे बोर्ड के सभी सदस्य उसके चेयरमैन और जो 16 लाख कर्मचारी हैं उनको मैं मुबारकवाद देता हूं। उन्होंने पिछले सालों में रेलवे की गतिशीलता में सुधार लाया है, इसमें वे विकास लाये हैं और इसके साथ ही मैं विरोधी दल के नेताओं से अपील करूंगा कि वे रेलवे मंत्री जी को सहयोग दें रिसोर्सेज मोबिलाइज करने के लिए ताकि रेल मंत्री डर-डर कर बजट पेश न करें। इस मुल्क को बनाने के लिये, तकलीफ, त्याग और कुर्बानी के लिये जनता को तैयार करें और देश के पक्ष और विपक्ष के लोग हमारी समस्याओं को हल करने में रचनात्मक दृष्टिकोण अपनायें ताकि देश की आर्थिक नींव को मजबूत बनाया जा सके और देश की आजादी के उद्देश्यों को सामने रखकर भविष्य के सुहाने जीवन का हम निर्माण कर

सकें और इस तरह हम स्वर्गीय इंदिरा गांधी और राष्ट्र की आजादी की लड़ाई लड़ने वाले नेताओं के सपने को साकार रूप दे सकें।

हमारे मित्र बार-बार कहते हैं कि भारत को 21वीं सदी में ले चलने की बात की जाती है। हिंदुस्तान तो 21वीं सदी में जायेगा ही, हम चाहें या न चाहे, लेकिन उस में प्रवेश के पहले हिंदुस्तान संसार के नक्शे पर एक शक्तिशाली देश के रूप में उभरे ताकि इसके जो उद्देश्य थे कि विश्व विकास और विश्व शांति, उन दोनों उद्देश्यों को हम प्राप्त कर सकें और आजादी की लड़ाई के सारे मंसूबों को हम पूरा कर सके। यह तभी पूरे होंगे जबकि राष्ट्रीय मतैक्य के आधार पर हम काम करेंगे इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

श्री हाशिम रजा इलाहाबादी आबदी (उत्तर प्रदेश) :

एक एक से पूछते हैं वह मेरे दिलों का हाल,
दीवाना बन गया है या दीवाना हो गया।

मोहतरिम वाइस चेयरमैन साहिबा, अपने लायक रेल मंत्री जी के सामने यह कहने की जुर्रत कर रहा हूं कि यह जो बहुत बड़े खसारे का बजट कहा जाता है, मैं इसकी ताईद करने के लिये खड़ा हुआ हूं और इसकी ताईद मैं नहीं कर रहा हूं बल्कि हमारे अपोजीशन के तमाम चेहरे और उनकी मुस्कराहट भी कर रही है। वह इस तरह है कि मैं सच बात कह रहा हूं इसीलिये आप मुस्करा रहे है। हिंदुस्तान वह मुल्क है जहां तकरीबन सब से बड़ी रेल लाइन है और सबसे ज्यादा रेलवे हैं। इसकी लम्बाई चौड़ाई सबसे ज्यादा है और लम्बाई चौड़ाई ज्यादा होना कोई नयी बात नहीं है। बल्कि यहां के रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों की लियाकत और सलाइहत ऐसी है कि दूसरे मुल्कों में जो रेलवे लाइनें बिछाई जा रही है वह भी हमारी मदद से बिछाई जा रही है।

ईराक में जो रेलवे लाइन बनी है या बन रही है, उसके लिए हमारे मुल्क से कारीगर गए है, हमारे मुल्क से सहायता दी गई है इसी तरह से ईरान और दूसरे मुमालिकों में भी हिन्दुस्तान की सहायता ली जाती है अमरीका की सहायता नहीं ली जाती है, बरतानियां की सहायता नहीं ली जाती है, बल्कि रेलवे के मसले में हिन्दुस्तान को एक ऐक्सपर्ट माना जाता है और उस ऐक्सपर्ट के तहत हमारी इमदाद ली जाती है और हम उनको इमदाद देते हैं यह हमारे मुल्क की नामवरी है, यह हमारे मुल्क की रेलवे की इज्जत है, सराहिये है कि वह अपने मुल्क में ही नहीं बल्कि दूसरे देशों में भी हमारा सर ऊंचा कर रहा है।

जनाब मोहतरमा वाइस चेयरमैन साहिबा, कहा यह जाता है कि यह खसारे का बजट है, यह बात सही है, खसारे के मसले पर हमारे लायक दोस्त कलनाथ राय बहुत बड़ी तकरीर कर चुके हैं और वह बता चुके हैं कि खसारे के वजूहात क्या है हम उस तकरीर को दोहराना नहीं चाहते हैं, लेकिन यह जरूर कहना चाहते हैं कि यह बताता है कि जहां पर बजट में किराया बढ़ाया गया है, वहां पर पैसेंजर्स को, पब्लिक को, जनता को सहूलियतें भी दी गई है, ऐसी सहूलियतें दी गई हैं जिन पर अकल दंग है, मतलब यह है कि अक्सर आप सुनते हैं कि रेलवे में ऐक्सीडेंट हो गया, ट्रेनें लड़ गई तो इसमें यह नई कोशिश की गई है और उसमें तकरीबन कामयाबी होगी कि जब सिगनल डाउन हो और रेलवे के ड्राइवर को न दिखाई दे या जब सिगनल ऊंचा हो और वह ड्राइवर को दिखाई न दे तो दोनों ही सूरतों में शमसी तौर से रेलवे में ब्रेक लग जाएगी अगर रेलवे लाइन साफ नहीं है, आगे सिगनल डाउन नहीं है तो रेलवे खुद-ब-खुद रुक जाएगी यह मैं समझता हूं कि बहुत बड़ी बात है जिसको मंत्री जी ने अपने बजट में दो लाइनों में लिखा है, यह कोई मामूली बात नहीं है, यह ऐक्सीडेंट का रोकना बहुत बड़ी बात है, यदि एक इंसान मरे या खुदा न खास्ता ज्यादा मरें जो जान सबकी बराबर होती है। मैं

[श्री हरि : रजा इलाहाबादी आबदी]

समझता हूं कि इस तरह जान के खतरे को रेलवे ने अपनी प्लानिंग में, अपने मंसूबे में जिस सूरत से बचाया है और ये जो भी मंसूबे हैं वे लाजिमी तौर से कद्र के काबिल है और हम उनको इसके लिए मुबारकबाद देते हैं।

एक बात बहुत आसानी से हमारे अपोजिशन के दोस्त चर्चा करते हैं। कल्पनाथ राय जी ने वह छोड़ दी कि प्लेटफार्म टिकट डेढ़ रुपए का हो गया। जब प्लेटफार्म टिकट जोकि 10 या 20 पैसे का होता था, वह डेढ़ रुपए का हो गया। आप यह जानते हैं कि स्टेशन पर रेल का सफर करने वालों की तादाद क्या होती है और उनको पहुंचाने वालों की तादाद क्या होती है। नतीजा यह होता है कि बड़ी-बड़ी गाड़ियों पर बड़ी-बड़ी ट्रेनों पर पहुंचाने वाले इतने ज्यादा होते है कि मुसाफिरों को प्लेटफार्म पर चलने की जगह नहीं मिलती मैं यह समझता हूं कि आठ आने बढ़ा दिये आठ आने का इजाफा हो गया, उसकी, कानूनी हैसियत कुछ भी हो लेकिन समाजी हैसियत यह है कि रेलवे स्टेशन पर पब्लिक की भीड़ को रोकना। यह खास मकसद है और मैं समझता हूं कि रेल मंत्रालय अपने इस मकसद में कामयाब होगा।

जहां तक बजट का सवाल है इस बजट में तकरीबन 25 छोटी-बड़ी नयी रेल गाड़ियां चलाई गई हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि इन रेल गाड़ियों को जो नयी चलाई गयी हैं इन पर कितना अखराजात आयेगा ? हम तो हर बजट पर यह तकरीर करते हैं कि इस तरफ रेले चले, फलां-फलां जगह रेलें चलें, दक्षिण में चले, पूर्व में चलें और जब बजट मे 10–20 ट्रेनों का इजाफा किया जाता है तो उसके अखराजात आयेंगे कहां से ? जाहिर है अखराजात, उसके खर्च रेलवे से ही पूरा करेंगे। आपने बातों को चुन लिया कि प्लेट फार्म टिकट बढ़ा दिया रेलवे टिकट बढ़ा दिया तो मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे टिकट बढ़ा दिया तो यह एयर कंडीशंड पर ज्यादा बढ़ाया, फर्स्ट क्लास पर उससे कम बढ़ाया और सेकिण्ड क्लास पर उससे कम बढ़ाया यानी इस पर मामूली ही बढ़ाया। यह बढ़ौती हुई तो किन पर हुई ? यह बढ़ौती बड़े लोगों की जेबों पर हुई, छोटे लोगों की जेबों पर बढ़ौती बहुत कम हुई। छोटे लोगों की जेबों पर इतनी बढ़ौती हुई है कि वह उसे बर्दाश्त कर सकता है। जब आप को किस्म-किस्म की सहूलियतें दी जायेंगी, जब रेलवे की तरफ से आप को किस्म-किस्म की आसानियां दी जायेंगी तो उसके बाद किराये में इजाफा होना भी एक कुदरत अम्र है।

दोस्तो, भाइयो, तकरीबन 50 रेल गाड़ियों की रफ्तार तेज कर दी गयी है। इसका क्या मतलब है ? मतलब यह है कि रफ्तार तेज करने पर उन लाइनों की नये सिरे ले देखभाल होती है। जब उन लाइनों की नये सिरे से देखभाल या मरम्मत होगी तो उस पर मजदूरों की लागत आयेगी या नहीं आयेगी ? अगर मजदूरों की लागत या मजदूरों की मजदूरी कम करते हैं तो आप मजदूरो की यूनियन बना कर उनको भड़काते हैं, उन को बरगलाते हैं और जब हम उनकी मजदूरी बढ़ाते हैं तो आप कहते हैं कि किराया बढ़ा दिया। यह खसारे का बजट है तो यकीनन किराया बढ़ना चाहिए था, किराया बढ़ाना हक-बजानी है। 50 गाड़ियों की रफ्तार तेज की गयी। तकरीबन 30 नये स्टेशन कायम किये गये और 10 मुकामात पर रेल लाइने कायम हुई तो यह 10 जगह रेल लाइनें जो बढ़ाई गयी है वह चाहे 7 किलोमीटर बढ़ाई गयी हों, चाहे 70 किलोमीटर बढ़ाई गयी हो, मैं अभी 5.00 PM बजट पढ़ रहा था तो इसमें काशोर लाइन का कहीं तसकरा नहीं है। हालां कि वहां काफी काम बढ़ गया है। यह सब जो लम्बा तस्करा हुआ है, यह बढ़े हुए अखराजात कहां से आएंगे ? श्री कल्पनाथ राय जी ने पूरे इदाद और शुमार यहां पर रख दिये हैं कि प्लानिंग कमीशन से इतने रुपये मांगे गये थे कि उसने उसके

मुकाबले में चौथाई रुपये भी नही दिये। जब चौथाई रुपये भी नहीं दिये तो जाहिर है कि बजट में उसका जिक्र आएगा और जिक्र इस ढंग से आएगा कि उसके किराये में बढ़ोत्तरी हो जाएगी। हमारे रेल मंत्री श्री सिधिया जी, उनके 15 लाख कर्मचारी और इसी प्रकार से उनके अफसरान लायके-मुबारकबाद हैं कि उन्होंने जो बढ़ोत्तरी की, जो इजाफा किया, वह इतना कम है, इस ढंग से किया कि वह काबिले-बर्दाश्त है।

हमने अपने बचपन से लेकर जवानी तक स्टीम इंजिन ही देखे। लेकिन आज देखते ही देखते हमारी जिन्दगी कट गई, अब नये इंजिन आ गये है, डीजल इंजिन आ गये हैं और अब हमारा प्लान है कि इलेक्ट्रिक इंजिन आएं। कई जगहों पर इलेक्ट्रिक इंजिन आ भी गये हैं। इलेक्ट्रिक इंजिन के कारखाने भी खुल रहे है। नई-नई जगहों पर इलेक्ट्रिक इंजिन बनाये जा रहे हैं। मैं यहां पर यह भी कहना चाहूंगा कि हमारे इलेक्ट्रिक इंजिन के महकमे में हमारे कुछ दोस्त-अहबाब इलाहाबाद के काम करते थे। यहा पर ट्रेनिंग लेने के बाद अब वे अमेरिका चले गये है। वे लोग यहां का सर्टिफिकेट दिखाकर आज वहां लाखों रुपये कमा रहे है। आप जानते है कि कलकत्ता शहर पहले हिन्दुस्तान की राजधानी हुआ करता था। दिल्ली पहले राजधानी नहीं थी, कलकत्ता राजधानी थी। उस कलकत्ते में कभी भी अंग्रेजों ने यह नहीं सोचा, इस बात की जरूरत महसूस नहीं की कि सड़क के नीचे रेलवे लाइन बनाई जाये। लेकिन आज हमारी रेलवे तरक्की करते करते उस मंजिल पर पहुंच गई है कि वहां पर जमीदोज रेलवे लाइन बनाई जा रही है। जब वह रेलवे लाइन बनाई जाने लगी तो हमारे पोलिटिकल साथियों की तरफ से तरह तरह की पेचीदगियां पैदा की गई। लेकिन आज इसका दस्करा हो रहा है। हमारी एक खातून मेम्बर एतराज कर रही थीं तो पीछे से आवाज आई कि सात किलोमीटर बनी है। हम कहते है कि सात किलोमीटर नहीं, सात इंच बनी है, लेकिन अगर सात किलोमीटर बनी है तो एक दिन 170 या 700 मीटर भी बन जाएगी। मेरे कहने का मतलब यह है कि हमारे रेलवे का महकमा जो तरक्की कर रहा है, जो विकास कर रहा है उसको खुदा के वास्ते मत छेड़ो, विकास होने दो, तरक्की होने दो। हम अपना नाम नहीं पैदा कर रहे है, अपने मुल्क का नाम पैदा कर रहे हैं। जैसा मैंने इफदा में कहा था, हमारे विकास की, हमारे रेलवे के विकास की, हिन्दुस्तान के विकास की, सौहरत ईरान और इराक तक पहुंच गई है। तो मौहतरमा वाइसचेयरमैन साहिबा, हम अपने रेलवे के इस बढ़ौत्तरी के बजट पर भी अपने लायक मिनिस्टर साहब जो कि गालिबन इससे ज्यादा किसी जरूरी काम से कले गये हैं, जब बजट पेश होता है तो अमूमन यह उम्मीद की जाती है कि उस महकमे का मिनिस्टर या डिप्टी मिनिस्टर यहां मौजूद होगा। लेकिन यह हमारी खुशकिस्मती है कि हमारे सदन में न तो मिनिस्टर साहब मौजूद हैं और न डिप्टी मिनिस्टर साहब मौजूद हैं। बहरहाल हम तो इंसाफ के खातिर, हम तो अपने ईमान के खातिर, हम तो अपने विकास के खातिर बात कहना चाहते हैं अपने मुल्क की बढ़ौत्तरी के लिये, अपने देश की नामवरी के लिये और वह हम करते रहेंगे चाहे कोई सुनने वाला हो या न हो। हमारे विकास, रेलवे के विकास के सिलसिले में जो सबसे बड़ी जहमत थी वह पहले यह थी कि दस या बारह डिब्बे एक रेल मे जुड़े होते थे। लेकिन अब बीस-बीस और पच्चीस-पच्चीस बोगियां तक जुड़ जाती हैं। बल्कि बकौल साहब के और ज्यादा इनमें होती है। वजह यह है कि दिनों रात कारखानों में काम लगा हुआ है। दो-दो, तीन-तीन शिफ्टों मे काम हो रहा है, नये नये डिब्बे आ रहे हैं। प्रयागराज के लिये इलाहाबाद स्टेशन की लम्बाई कम हो गयी है। अब हम लोगों को इलाहाबाद रेलवे स्टेशन में एक मील पैदल चलना पड़ता है। हम इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर एक किलोमीटर पैदल जाते हैं। एक नया प्लेटफार्म 8 या 9 नम्बर हमको मिलता है। यह बात दूसरी है कि उस एक किलोमीटर का भाड़े मे, किराये में कमी नहीं होती। उस एक किलोमीटर को

[श्री हाशिम रज़ा इलाहाबादी आबदी]

टिकट में कम कर देना चाहिए । यकीनन आफिशियल गैलरी में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन साहब या उनके साथी होंगे । इस समय मिनिस्टर साहब तो यहां है नहीं, वह तो चले गये । हम चेयरमन साहब से यह कहेंगे . . .

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) : मैं हूं यहां ।

श्री हाशिम रज़ा इलाहाबादी आबदी: आप मुस्तकिल मिनिस्टर दिन रात हमारे हैं ।

हम यह कहना चाहते हैं कि प्रयागराज या दूसरी गाड़ियों जो इलाहाबाद में प्लेटफार्म नम्बर 8 या 9 में खड़ी होती हैं तो वहां से एक किलोमीटर चलना पड़ता है । चाहे आप ठीक हों, लंगड़े हों या लूले हों, चाहे कुछ भी हों । तो यह घरेलू मसला है, ये घर की बातें हैं । मैं तो बात कर रहा था ईराक की और कहां इलाहाबाद स्टेशन की बात करने लगा । तो ये बातें घरेलू हैं । इन पर फौरी ध्यान देना चाहिए, इस पर फौरी तवज्जह देनी चाहिए । तो आप प्लेटफार्म बढ़ा दीजिये मैं यह तो नहीं कह सकता कि आप प्रयागराज के डिब्बे कम कर दीजिये चूंकि जहां मैंने कहा कि डिब्बे कम कीजिये तो वहां जनता पार्टी वाले जो हैं वे पब्लिक की सेवा की ज्यादा फिक्र में रहते हैं तो ये कहेंगे कि डिब्बे कम न करें, डिब्बे तो इतने ही रहें, गाड़ी की लम्बाई इतनी ही रहे, इसलिये मेरी यह गुजारिश है कि प्रयागराज को प्लेटफार्म नं० दो या तीन पर खड़ी करने का इंतजाम कर दें । फिर मैं यह कहूंगा, एक बात यह है कि जिस पर आप सब लोग वेकल साहब भी खास तवज्जोह देते होंगे कि पहले यह अनाउंस होता था (व्यवधान) बहुत देर की मेहरबां आते आते, अब आप आगे बढ़ जाइये मिनिस्टर साहब है नहीं आपके । एक खास बात जो हमारे उधर के भी दोस्त जो हैं वह भी इसकी ताईद करेंगे कि पहले यह अनाउंसमेंट स्टेशन पर होता था कि फलां गाड़ी 6 घंटे लेट है, फलां गाड़ी 4 घंटे लेट है, फलां गाड़ी बगैर मुकर्रर वक्त से लेट है, लेकिन अब गाड़ी अगर्चे लेट है तो 10, 15 या 20 मिनट लेट होगी वरन आम तौर से गाड़ियां अपने वक्त पर अपनी मंज़िल पर पहुंच रही हैं । यह एक हकीकत है जो मैं नहीं कह रहा हूं जो मैं आपको नहीं बतला रहा हूं बल्कि आप खुद नई दिल्ली या दिल्ली या निज़ामुद्दीन स्टेशन पर जाएंगे और सुनेंगे कि रेल गड़ियां या तो अपने समय से आ रही हैं अपने वक्त पर आ रही है या 10, 15 या 20 मिनट और अगर्चे बहुत बुरा दिन हुआ या मनहूसत हुई तो आधा घंटा लेट होती हैं । इसके लिए भी रेलवे के जो नीचे और जो ऊपर के अधिकारी हैं हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब भी आ गये हैं लिहाज़ा उनको मैं मुबारकबाद देता हूं । रेलवे ने अपनी औकात में अपने वक्त में नयी होशरुबा, मुअज़िजनुमा तबदीली और तरक्की की है जिसके लिए वह लायके मुबारकबाद है । दो घंटी बज चुकी तीसरी मर्तबा शायद घंटा बज जाए लिहाज़ा मैं बैठ जाता हूं ।

†[ ]Tranliteration in Arabic script.

پر ریل کا سفر کرنے والوں کی تعداد کیا ہوتی ہے۔ نتیجہ یہ ہوتا ہے کہ بڑی بڑی گاڑیوں پر بڑی بڑی ٹرینوں پر بیچانے والے اتنے زیادہ ہوتے ہیں کہ مسافروں کو پلیٹ فارم پر چلنے کی جگہ نہیں ملتی۔ میں سمجھتا ہوں اٹھ آنے بڑھا دئے۔ آٹھ آنے کا اضافہ ہوگا۔ اس کی قانونی حیثیت کچھ بھی ہو۔ لیکن سامانی حیثیت یہ ہے کہ ریلوے اسٹیشن پر ٹیکٹ کی کھڑکی پر بکنگ کلرک کا یہ خاص مقصد ہے۔ اور میں سمجھتا ہوں ریل منتری اپنے اس مقصد میں کامیاب ہوگا۔

جہاں تک بجٹ کا سوال ہے اس بجٹ میں تقریباً کچھ بھی نہیں ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ ان ریل گاڑیوں کو جو نئی چلائی گئی ہیں ان پر افراط آشٹلے ہم تو ہر بجٹ پر یہ لکھ کر کرتے ہیں کہ اس طرف ریلیں چلیں۔ فلاں فلاں جگہ ریلیں چلیں دکھنن میں چلیں پورب میں چلیں اور جب بجٹ میں ۱۵-۲۰ نئی لائنوں کا اضافہ کیا جاتا ہے تو اس کے امرات

نئی کوشتی گڑی سے اور اس میں تقریباً کامیابی ہوگی۔ کہ جب سگنل ڈاؤن ہو اور ریلوے کے ڈرائیور کو ناد دکھائی دے یا جب سگنل اوپر ہو اور وہ ڈرائیور کو دکھائی نا دے تو دونوں کی صورتوں میں ریلوے میں بریک لگ جائے گی۔ اگر ریلوے لائن صاف نہیں ہے آگے سگنل ڈاؤن نہیں ہے تو ریلوے خود بخود رک جائے گی۔ یہ میں سمجھتا ہوں کہ بہت بڑی بات ہے جس کو منتری جی نے اپنے بجٹ بھاشن میں دو لائنوں میں لکھا ہے۔ یہ کوئی معمولی بات نہیں ہے یہ ایکسیڈینٹ روکنا بہت بڑی بات ہے۔ اگر ایک انسان مرے یا دو انسان زیادہ مریں تو جان مال کا برابر ہوتا ہے میں سمجھتا ہوں کہ اس طرح جان کے خطرے کو ریلوے نے اپنی پلاننگ میں اپنے منصوبے میں جس خوبصورتی سے بچایا ہے اور یہ جو بھی منصوبے ہیں وہ لازمی طور سے قدر کے قابل ہیں اور ہم ان کو اس کے لئے مبارکباد دیتے ہیں۔

ایک بات بہت آسانی سے ایڈیشن کے دوست چیرچا کرتے ہیں۔ کلیان تھوڑے ہی میں نے وہ چھوڑ دی کہ پلیٹ فارم ٹکٹ ڈیڑھ روپیہ کا ہو گیا۔ اب پلیٹ فارم ٹکٹ جو کہ دس پیسے کا ہوتا تھا۔ وہ ڈیڑھ روپیہ کا ہو گیا۔ آپ یہ جانتے ہیں کہ اسٹیشن

بنائے جا رہے ہیں - ہمارا خیال
ہے کہ ہونا چاہیئے کہ ہمارے
الیکٹرک انجن کے محکمے میں
ہمارے کچھ دوست احباب
الہ آباد میں کام کرتے تھے - یہاں
پر ٹریننگ لینے کے بعد وہ اب
امریکا چلے گئے ہیں - وہ لوگ
ہمارا کافی سرمایہ ٹیکنیکیٹ دکھا کر
وہاں پر لاکھوں روپے کما رہے
ہیں - آپ جانتے ہیں کہ کلکتہ
شہر پہلے ہندوستان کی راجدھانی
ہوا کرتا تھا پہلے راجدھانی
انہی تھی، کلکتہ راجدھانی تھی -
اس کلکتے میں کبھی بھی انگریز
نے یہ نہیں سوچا، اس بات کی
ضرورت محسوس نہیں کی کہ
سڑک کے نیچے ریلوے
لائن بنائی جائے گی - لیکن آج
ہماری ریلوے ترقی کرتے کرتے
اس منزل پر پہنچ گئی ہے کہ وہاں
پر زمین دوز ریلوے لائن
بنائی جا رہی ہے - جب وہ
ریلوے لائن بنائی جانے لگی
تو ہمارے پاس ٹیکنیکل سائنٹیسٹوں

سے آئیڈیاز مانگے گئے تھے - کہ اس
نے اس کے مقابلے میں جو تخمینہ روپے تھے
نہیں دیئے - جب وہ تخمینہ روپے تھے
دیئے تو بہت سی لائن ہم نہیں بنا سکے گا -
اور نہ اس دھنگ سے بنے گا کہ اس کے
بنانے میں بڑھوتری ہو جائے گی -
ہمارے ریل منتری سدھیا جی ان کے
کام کو دیکھ کر ہمارے اور اس پر ہمارے
ان کے افسران بڑا اچھا سا رکس دیں -
کہ انہوں نے جو تخمینہ کی جو اسٹیمیٹ
دیا تھا ہے - اس کے مقابلے میں
کم خرچ میں یہ تعمیر کیا ہے -

ہم نے اپنے بچپن سے لیکر
جوانی تک اسٹیم انجن ہی دیکھے -
لیکن آج دیکھتے دیکھتے ہماری
ٹرینوں سے بھی اسٹیم انجن ہٹ گئے اب نئے
انجن آ رہے ہیں - ڈیزل انجن
آ گئے ہیں اور اب ہمارا پلان
ہے کہ الیکٹرانک انجن آئیں
کئی جگہوں پر الیکٹرک انجن آئے
بھی ہیں - الیکٹرک انجن کے
کارخانے کھل رہے ہیں، نئی
نئی جگہوں پر الیکٹرک انجن

محترمہ وائس چیئرمین صاحبہ -
ہمارے ریلوے کے اس بڑھوتری کے
بجٹ پر بھی اپنے لائق منسٹر جی
حوکہ نہ مانگ اس سے زیادہ کسی
ضروری کام سے چلے گئے ہیں - جب
بجٹ پیش ہوتا ہے تو عموماً
امید کی جاتی ہے کہ اس کے لئے
منسٹر یا ڈپٹی منسٹر یہاں موجود
ہوگا - لیکن یہ ہماری بدقسمتی ہے
کہ ہمارے سدن میں نہ تو
منسٹر صاحب موجود ہیں اور نہ
ڈپٹی منسٹر صاحب موجود ہیں -
بہرحال ہم تو انصاف کی خاطر
ہم تو اپنے ایمان کی خاطر ہم تو اپنے
وچار کی خاطر بات کہنا چاہتے
ہیں - اپنے ملک کی بڑھوتری
کیلئے بات ہے اپنے دیش کی
نامودی کیلئے اور وہ ہم
کرتے رہینگے - چاہے کوئی سُنے
والا ہو یا نہ ہو - ہمارے
وچار ریلوے کے وچار
کے سلسلے میں جو سب سے بڑی
زحمت تھی وہ یہ ہے کہ
دس یا بارہ ڈبے ایک ریل
میں جوڑے ہوئے تھے - لیکن اب

کی طرف سے طرح طرح کی
پیچیدگیاں پیدا کی گئیں -
لیکن آج اس کا تذکرہ ہوئے
ہے - ہمارے ایک فاضل ممبر
اعتراض کر رہے تھے - تو پیچھے سے
آواز آئی کہ سات کلومیٹر ہی
ہے - ہم کہہ سکتے ہیں کہ سات کلو
میٹر انہیں ساڑھے سات انچ ہی ہے -
لیکن اگر سات کلومیٹر ہی ہے
تو ایک دن ۱۷۵ یا ۵۵۰ میٹر
بھی بن جائیگی - میرے کہنے کا
مطلب یہ ہے کہ ہمارے ریلوے کا
محکمہ جو ترقی کر رہا ہے، جو وچار
کر رہا ہے ایکسپو ہوا کے لئے مدت
پھیئرڈ - وچار یہ ہونا چاہئے - ترقی
ہونا چاہئے - ہم اپنا نام انہیں پیدا
کر رہے ہیں، اپنے ملک کا نام
پیدا کر رہے ہیں - جیسا میں
نے اشارہ میں کہا تھا، ہمارے
وچار کی، ہمارے ریلوے کے
وچار کی، ہندوستان کے وچار
کی شہرت ایران اور عراق تک
پہنچ گئی ہے -

بیسن - بیسن - بچیسن - بچیسن
گولیاں جڑ جاتی ہیں کلہ بقول
بیقل صاحب کے اور زیادہ
ان میں پیوستی بہتا - وجہ یہ ہے
کہ دن اور رات گاڑیوں میں
گام لگا ہوا ہے - دو دو تین
تین شفٹوں میں کام ہو رہا ہے۔
نئے نئے ڈبے آ رہے ہیں - پریاگ
راج یعنی الہ آباد اسٹیشن کی
ممبائی کم ہو گئی ہے - اب ہم کو
الہ آباد ریلوے اسٹیشن میں
ایک میل پیدل چلنا پڑتا ہے۔
ہم الہ آباد ریلوے اسٹیشن پر ایک
کلو میٹر پیدل جاتے ہیں - ایک
نیا پلیٹ فارم ۸ یا ۹ نمبر
ہم کو ملتا ہے - یہ بات دوسری
ہے کہ اس ایک کلو میٹر کھڑے
میں کرائے میں کمی نہیں ہوئی۔
اس ایک کلو میٹر کی ٹکٹ میں
کم کر دینا چاہیئے - یقیناً آفیشل
گیری میں ریلوے بورڈ کے
چیرمین صاحب یا ان کے ساتھی
ہوں گے - اس وقت مسٹر صاحب
تو یہاں پر نہیں - وہ تو چلے گئے

ہم آنریبل منسٹر صاحب سے یہ کہہ
گئے .....

شری ایم - ایم جیکب : میں
ہوں یہاں -

شری ہاشم رضا (الہ آباد) : جناب
آپ پہلے مستقل منسٹر
دن رات ہمارے ہیں -
ہم یہ کہنا چاہتے ہیں کہ پریاگ
راج یا دوسری گاڑیاں جو
الہ آباد میں پلیٹ فارم نمبر ۸ یا ۹
پر کھڑی ہوتی ہیں - تو وہاں سے ایک
کلو میٹر پیدل چلنا پڑتا ہے - چاہے آپ
ہمیک ہوں، منگرتے ہوں، روتے ہوں
چاہے کچھ بھی ہوں - تو یہ گھر والی بات ہے
یہ گھر کی بات ہے - اس بات کو ہمارا
خیال ہے اور گمان ہے الہ آباد اسٹیشن کی
بات کرنے لگا - تو یہ بات گھر کی ہے -
ان پر فوری وصیان دینا چاہیئے -
ان پر فوری قدم اٹھنا چاہیئے - تو آپ
پلیٹ فارم بڑھا دیجئے - میں یہ تو
نہیں کہتا تھا کہ آپ ڈبے کم کر دیجئے
چونکہ جہاں سے آپ نے کہہ دیئے کم کر

یہ ایک معلومات ہے جو میں نہیں دیتا ہوں - جو میں آپ کو میں نہیں بتایا ہوں - بلکہ آپ خود نہیں دل یا دل یا ذہن اندر کے اسٹیشن پر جائیں گے اور سنیں گے - کہ ریل گاڑیاں یا تو اپنے وقت پر آرہی ہیں یا اپنے وقت پر آرہی ہیں - یا 10 یا 15 یا 20 منٹ لیٹ اور اگر بہت برا دن ہوا یا بہت لیٹ تو آدھے گھنٹے لیٹ ہوتی ہیں - اس کے لئے بھی ریلوے کے نیچے کے اور اوپر کے اوہکاری ہیں ہمارے ڈپٹی منسٹر صاحب بھی آگئے ہیں ہمارا ان کو بہت بہت مبارک باد دینا ہوں ریلوے نے اپنی ادائیگی کے لئے وقت میں جو کمپوزیشن تبدیل اور ترقی کی ہے جس کے لئے وہ لائق مبارک باد ہیں - دو گھنٹے آج بھی ہے - شری عرشد شاید گھنٹے لے جائے - لہٰذا میں بیٹھ جاتا ہوں [

دیکھئے اگر مہمان خوشنا پارٹی ہوا ہے میں وہ پبلک کی سہولتوں کی زیادہ فکر میں رہتے ہیں تو یہ کہیں گے کہ ڈبے کم ہا کریں - تو وہ اتنے ہی رہیں - گاڑیوں کی لمبائی اتنی ہی رہے - اسلئے معیت گذارش ہے کہ پیر یا گوہ اج کو پہلے طے عام 2 یا 3 پر کھڑی کرے گا انتظام کریں پھر میں کہوں گا - ایک بات ہم ہے کہ میں ہر آنے والے لوگ منسٹر صاحب بھی خاص حکم دیتے ہونگے کہ پہلے یہ اناؤنس ہوا تھا " مراعلت " بہت دیر کی بہتان اسنے آئے اب آپ آگئے - بیٹھ جائیے - منسٹر صاحب تو میں ہیں ایک کے - ایک خاص بات وہ یہ ہے ادھر کے بھی جو دوست ہیں وہ بھی اس کی تعمیر تائید کریں گے - کہ پہلے یہ اناؤنسمنٹ اسٹیشن پر ہوتا تھا کہ فلاں گاڑی 2 گھنٹے لیٹ ہے فلاں گاڑی 1 گھنٹے لیٹ ہے فلاں گاڑی بہت مقررہ وقت سے لیٹ ہے لیکن اب گاڑی آگئی ہے تو 10 - 15 یا 20 منٹ لیٹ ہوگی - ورنہ عام طور پر گاڑیاں اپنے وقت پر اس منزل پر پہنچ رہی ہیں

श्री धर्मचन्द्र प्रशान्त (जम्मू और कश्मीर): उपसभाध्यक्ष महोदय, आज हम रेलवे बजट पर बोल रहे हैं । इस बजट में अच्छी बातें भी हैं जिनकी हमें प्रशंसा करनी चाहिये परन्तु कुछ ऐसे सुझाव भी हैं वह भी हमने देने हैं । पहले जम्मू से दिल्ली तक नयी रेल लाइन के सिलसिले में कुछ कहूंगा । हमारी यह मांग थी कि जम्मू से ले कर कोझीकोड तक जो रेल लाइनें बनाने का सुझाव है उस पर टेक्नो-इकोनोमिक रिकरैंस सर्वे कराया जाए । वह स्वीकार हो गया उस पर काम हो रहा है यह अच्छी बात है। मैं यह कहूंगा कि जल्दी इसको खत्म किया जाए ताकि हमें पता लग कि कब जम्मू से श्रीनगर ट्रेन जा सकेगी । दूसरी जलन्धर से ले कर जम्मू तक डबल लाइन का काम शुरू हुआ । यह बहुत पुरानी डिमांड थी । यह एक अच्छी बात है । इसके इलावा हमने डिमांड की थी जो मैं पिछले पांच छः साल से करता चला आ रहा हू लेकिन मंत्री महोदय की मुझे चिट्ठी मिली है कि यह हो नहीं सकता। वह थी जम्मू और दिल्ली और दिल्ली तथा जम्मू के बीच एक डे टाइम ट्रेन चलाई जाए । यह मांग इसलिए की गई थी कि जम्मू से वैष्णो देवी की यात्रा होती है जिसमें हर साल 15 लाख यात्री आते-जाते हैं और यह लोग रेलवे कोचेज में भेड़ बकरियों की तरह से भरे होते हैं। एक तो उनको रात में स्लीपिंग बर्थ नहीं मिलते हैं । इसमें भी करप्शन है और पैसे खाए जाते हैं । अगर दिन में गाड़ी चला दी जाए तो स्लीपिंग बर्थ के लिए भी लोगों को कोशिश नहीं करनी पड़ेगी। सुबह बैठ गये और शाम को दिल्ली पहुंच गये । लेकिन उन्होंने कहा कि यह पासिबुल नहीं हैं, यह फीजिबिल नहीं है कि जम्मू से दिल्ली तक डे टाइम रेल चलायी जाये, हालांकि वह मुश्किल नहीं है । अमृतसर से नयी रेल जो चलाई है और जो जम्मू से जलंधर जाती है, इससे डिब्बे सुबह उसके साथ जोड़ दिये जायें ताकि दिल्ली जा सके तो कहा गया कि यह भी पासिबुल नहीं है । मुझे इस पर बड़ा अफसोस है । 15 लाख लोग वैष्णो देवी जाते हैं और 5-6 लाख टूरिस्ट काश्मीर में जाते हैं, फिर यह सुविधा मैं जम्मू काश्मीर के लिए नहीं मांग रहा था, इसका फायदा हरियाणा को भी मिलेगा, पंजाब को भी मिलेगा और हिमांचल को भी मिलेगा । पता नहीं क्यों मेरी यह डिमांड इगनोर की गयी । इसका मुझे अभी तक पता नहीं लगा है ।

तीसरा, अभी हमारे प्रधान मंत्री जी जम्मू गये थे और उन्होंने वहां एक पब्लिक जलसे में कहा कि जम्मू-ऊधमपुर जो रेल लाइन बन रही है यह अप शिड्यूल टाइम पर तैयार हो जायेगी मुझे पता नहीं कि शिड्यूल टाईम कौ सा था । सन् 1983 की फरवरी में श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने इसका शिला-न्यास किया था, उस वक्त उन्होंने, रेल मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के चैयरमैन ने यह कहा कि 5 साल में यह रेल लाइन जम्मू से ऊधमपुर चली जायेगी । लेकिन सन् 1983 से आज 1988 हो गया है अभी तक 1/3 काम भी खत्म नहीं हुआ है क्योंकि 12 टनल बन रहे हैं और यह बहुत मुश्किल काम है, उस पर ब्रिज भी हैं। एक पुल ऐसा है जो शायद इंडिया में सबसे बड़ा और ऊंचा होगा । 1/3 काम भी अभी नहीं हुआ है । इस वक्त तक इसमें कुल खर्चा आना है 56.10 करोड़ रुपया लेकिन इसमें अभी 14 करोड़ खर्च हुआ है इन 5 वर्षों में। प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि शिड्यूल टाइम पर हो जायेगी मुझे पता नहीं यह शिड्यूल टाइम कौन सा हैं । शिडयूल टाइम तो खत्म हो गया । सन् 1987-88 में यह लाइन बन जानी चाहिए थी लेकिन अभी 1/3 काम हुआ है, अभी टनल हैं, इतने बड़े ब्रिजेज हैं, ये कब बनेंगे, इसका मुझे पता नहीं । अभी हर वर्ष 2-2, 3-3 या 5-5 करोड़ रुपया इस में रखा जाता है। जहां इस स्कीम की लागत 56 करोड़ है वहा अगर 2-2, 3-3 करोड़ रुपये हर साल देंगे तो 40-50 वर्ष में जाकर ये ब्रिजेज वगैरह सब कम्प्लीट होंगे । अब इसका कुछ अमाउंट बढ़ाया है । मेरा कहना है कि प्रति वर्ष कब से कम 10 करोड़ भी रखा जाये तो

[श्री धर्म चन्द्र प्रशान्त]

कुछ समय के अन्दर तैयार हो सकती है। श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने जो आश्वासन दिया था वह तो पूरा नहीं हुआ क्योंकि समय खत्म हो गया लेकिन अगर 3-4 वर्ष में यह हो जाये तो बहुत बड़ी बात होगी। प्रधान मं जी पता नहीं क्या ब्रीफिंग दी गयी थी। मुझे तो पता नहीं कि शिड्यूल टाइम क्या था, कौन सा शिड्यूल टाइम कह रहे हैं।

महोदया, अभी गाड़ियों के लिए कहा गया कि गाड़ियां टाइम पर चलती है। शायद वे गाड़ियों में गये नहीं होंगे। मैं हिन्दुस्तान में इन 5 वर्षों में जगह जगह गया हूं। गाड़ियां बहुत लेट होती हैं, अराइवल भी लेट होता है, डिपारचर भी लेट होता है और जो पैसेंजर्स सफर करते हैं उनको यह पता नहीं चलता कि गाड़ियां क्यों लेट हो गयी और क्यों समय पर नही आई, या समय पर क्यों नहीं चलेंगी। इसका पता नहीं होता है यह प्लैटफार्म पर बताना चाहिए।

एक बार मैं एक गाड़ी में चल रहा था, 6-7 स्टेशन आ गये फिर गाड़ी पीछे चलने लगी। हमें पता नहीं लगा कि गाडी पीछे क्यों जा रही है। हमें गाड़ी पीछे जाने के कारण का पता नहीं लगा कि यह पीछे क्यों जा रही है। अभी राजधानी जैसी गाड़ियों में बताया जाता है कि समय पर गाड़ी चल रही है। लेकिन यह समस्या अभी दूर नहीं हुई है। इसमें कुछ तरक्की जरूर हुई है कुछ काम आगे बडा है। लेट अराइवल्स और डिपारचर्स होते हैं, इन पर पूरा कंट्रोल होना चाहिए।

चौथा जो कैटरिंग का अरेंजमेंट है चाहे वह प्लैटफार्म पर हो चाहे डाइनिंग कार या गाड़ी के अंदर हो यह ठीक नहीं है। बहुत सी गाड़ियों में केटरिंग बहुत बुरा है। मैंने स्वयं देखा है। मैं एक गाड़ी से बम्बई जा रहा था, रास्ते में मुझे डायरिया शुरू हो गया, इसलिये कि कैटरिंग ने जो खाना दिया था वह शायद बासी था। लेकिन राजधानी गाड़ी में अच्छा खाना मिलता है। इसमें शक नहीं, लेकिन यह हर गाड़ी में, कम से बड़ी-बड़ी गाड़ियों में जो एक्सप्रेस, मेल गाड़ियां हैं, उनमें खाने का स्टेण्ड बढ़ाया जाए, ऊंचा किया जाए।

बाकी, कुछ हमारे राज्य हैं छोटे-छोटे, मणिपुर है, मेघालय है, अरुणाचल है, वहां रेलगाड़ियों की सुविधा नहीं है,। अब मणिपुर जाना हो, या मेघालय जाना हो, तो वहां अभी बसों में जाते हैं, हालांकि मणिपुर या शिलांग बहुत सुंदर स्थान हैं। वहां विज़िटर जाते हैं पर वहां कोई गाड़ी नही है।

अभी मैं थोड़े ही दिन हुए खजुराहो गया था। खजुराहो एक बहुत ही प्राचीन मंदिरों का नगर है। इसमें रोज एक हवाई-जहाज भरा हुआ फारेनर्ज़ का आता है। यहां रेल हैड नहीं है और दूसरी बात यह है कि वहां नाईट टाईम लाईटिंग नही है, लैंडिंग अरेंजमेंट नहीं है। उन्होंने कहा कि यदि रेल होती, तो हम रेल से आ जाते। रेल तो है नहीं, इसलिए हमें बसों में या कारों में बैठ कर आना पड़ता है और रोज 7-80 फारेनर्ज़ वहां आते हैं उन मंदिरों को देखने के लिए। तो कम से कम खजुराहो तक एक रेल लाईन बिछाई जाए और मणिपुर और मेघालय, अरुणाचल--इन स्थानों का सर्वे किया जाए ताकि वहां रेल लाईन जाए ताकि जो इतने पिछड़े हुए इलाके हैं, उनको रेल द्वारा आने-जाने की सुविधा प्राप्त हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं और यह अपील करता हुं कि जो डे-टाईम ट्रेन की मांग है, वह मेरी ही नहीं है, यह तीन राज्यों की है, जम्मू-कश्मीर की है और 15 लाख जो हमारे यात्री हैं, जो वैष्णो देवी जाते हैं,

उनकी मांग है । कम से कम इसको डे-टाईम ट्रेन करें और अगर पीछे इसकी फीजिबिल्टी मालूम नहीं हुई, तो आगे के लिए देखें ।

धन्यवाद ।

श्रीमती सूर्य कांता जयवंतराव पाटील (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष जी, रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ी हुई हूं । मैं बड़े गौर से सुन रही थी साथी सदस्यजनों को । रेल बजट की तारीफ तो करनी ही है । बदकिस्मती से मैं स्तुति पाठक नहीं हूं, स्तुति प्रियता आदमी की अपनी खुद की एक मांग होती है । वैसे भारतीय रेलवे ने जो काम किया है, वह तो तारीफ के काबिल है । देश का सब से बड़ा उद्योग हर सामान्य जन-जीवन के साथ जिसका रिश्ता जुड़ा हुआ है, इस देश के विकास में जिसका बहुत भारी हिस्सा है, यह सब तो है । किसी के मानने या न मानने की कोई बात नहीं है । जो काम किया है, वह किया है, जो करना है, वह करना है ।

भाड़े में जो थोड़ी बहुत बढ़ोतरी हुई है, वह भी सामान्य आदमी की जेब से नहीं जाता है । जिनको अधिक सुविधाएं चाहिएं, उनकी जेब से जाता है । वह भी ठीक है, लेकिन जो आपने प्लेटफार्म टिकट बढ़ाया है, उसको कम करना चाहिए । वह ठीक नहीं है ।

बाकी माधवराव जी यहां है नहीं, शायद मैं बतलाने वाली हूं, इसलिए चले गये हैं ।

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी० एल० बैठा) : आप बोलिये, मैं नोट कर रहा हूं ।

श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील : तारीफ के पुल तो काफी बांध दिये हमने, पिछले साल भी कहा था हमने—शायद सरोज महिषी जी को याद होगा जो इस समय उपसभाध्यक्ष की कुर्सी पर बैठी हैं—यह दुखड़ा तो हम हर साल रोते हैं । सरकार अच्छा काम करती है, जरूर करती है, किसी के बोलने से वह काम रुकने वाला है नहीं । विकास की अपनी एक प्रक्रिया है । यह विकास की प्रक्रिया किसी के बोलने से रुक नहीं सकती, यह चलती रहती है । कभी कुछ काम होता कम है, कभी ज्यादा काम होता है । अधिक काम करने से तो हमारे विपक्ष के भाई कोई तारीख करते नहीं हैं । हो-हल्ला ज्यादा होता है, 35 साल से अगर एक ही बात को दोहराती है सरकार तो किसी के दिल मे अगर यह शक पैदा हो कि यह जान-बूझ कर किया जा रहा है तो वह दोष उस विभाग के लोगों का नहीं है, ऐसा मुझ कहना है । पिछले 35 साल से लगातार मराठवाड़ा की जनता के ऊपर यह अन्याय केन्द्र शासन करता आ रहा है महोदया, मैं आपसे कहना चाहती हूं कि हम 1948 के बाद महाराष्ट्र में शामिल हुए है, आप हमारी पड़ोसी हैं । विदर्भ और मराठवाड़ा के पिछड़े हुए लोग बगैर किसी शर्त के इस देश की एकात्मकता के लिए महाराष्ट्र में शामिल हुए । अपना सब कुछ इस देश के लिए हम लोगों ने सौंप दिया । पिछले 35 साल में जितनी बार रेल का बजट पेश हुआ जितने भी रेल मंत्री हुए हैं हमने अपनी यह मांग बार-बार दोहरायी, लेकिन हमारी मांगों की तरफ जान-बूझ कर या न जानते हुए मैं समझ नहीं सकी हूं उस तरफ अनदेखी की गई है । मैं थोड़ा सा पीछे जाकर आपके माध्यम से बताना चाहती हूं रेल मंत्रालय से इस देश के रेल विकास के बारे में आपने विकास तो किया है, हम नहीं कहते हैं कि आपने विकास नहीं किया है, विकास किस तरह से हो रहा है इसकी तरफ अगर आप देखेंगे तो आपकी समझ में आएगा कि मराठवाड़ा के रहने वाले हम जैसे पिछड़े लोग क्यों इतने दुख और तकलीफ से आपके सामने यह बात बार-बार कहते हैं और अगर आपका दिल चाहे, अगर आपका दिल माने तो शायद आप कुछ कर डालें, ऐसी तकदीर हमारी है ऐसा तो हमें नहीं लगता, फिर भी बात तो आपके सामने हमको करनी पड़ेगी । क्योंकि जब

[श्रीमती सूर्यकान्ता जयवंतराव पाटील]

तक बच्चा रोए ना नहीं तब तक मां उसको दूध पिलायेगी नहीं । तो आप इतनी निर्दयी मां तो नहीं बनिए कि बच्चा रोते-रोते ही मर जाए और आप मां कहलाने में भी थोड़ी सी कुछ दिल में कमी महसूस करें ।

महोदया, पिछले 35 साल में 62 हजार किलोमीटर नई रेल लाइन आपने डाली हुई है सारे देश में यह प्रमाण साधारणतः 1 हजार 64 किलोमीटर के पीछे 20 किलोमीटर पड़ता है मराठवाड़ा में पिछले 35 सालों में सिर्फ 37 किलोमीटर लाइन आपने डाली हुई है जो 1 हजार 64 किलोमीटर के पीछे 13 46 पड़ती है और यह 37 किलोमीटर लाइन भी सिर्फ आपने पूर्णा हिंगोली मीटरगेज लाइन के माध्यम से ही डाली हुई है। हमारी जो तीन लाइनों की मांग है पिछले 35 वर्ष से वह आपने जैसे कील करके रख दी हुई है । वह तीन लाइनें हैं जिसके लिए खुद ही तीसरी बार इस सदन में बोल रही हूं और उससे पहले न जाने कितने लोग बोल चुके हैं वे तीन लाइनें ये है । पहली लाइन मनमाड औरंगाबाद परभणी परली जिसका मीटरगेज से ब्राडगेज में आपको रूपांतर करना है साथ ही एक लाइन है परभणी, नांदेड-मुदखेड आदिलाबाद जिसका मीटरगेज से ब्राडगेज में आपको रुपांतरण करना है और उत्तर दक्षिण ग्रैंड ट्रंक मार्ग पर छोटी लाइन से आदिलाबाद घुघुल मार्ग को जोड़ना है। यह आपका वादा है और मंत्रालय ने हम से वादा किया हुआ है मंत्रालय द्वारा बार-बार हमको यह बताया गया है कि ये तीन लाइनें हम करेंगे । दूसरी लाइन है लातूर कुर्डवाडी मीरज नैरोगेज का ब्राडगेज में रूपांतरण करना और उसका दूसरा हिस्सा है लातूर से लातूर रोड में नई लाइन डालना और तीसरी हमारी लाइन है अहमदनगर बीड परली इस मार्ग पर नया ब्राडगेज डालना और ये तीनों बातें आपने मानी हुई है । मैं कुछ अपने दिल से नई लाइन की मांग नहीं कर रही हूं। यह 35 साल से बार-बार रेल मंत्रालय ने केन्द्रीय शासन ने हमको बताया है कि यह लाइनें हमको करनी हैं, मंजूरी भी आपने दी है। 1973 में जो सूखा पड़ा था मराठवाड़ा में स्वर्गीय इंदिरा जी मराठवाड़ा में आई थीं 1973 में किया गया यह वादा है। उन्होंने इन तीन लाइनों के बारे में जनता से वादा किया था कि ये लाइनें हम पूरा करेंगे । आपने कुछ पैसा दिया, उसकी मैं कहानी कहती हूं । सन 1973 से 1983 और अभी पता नहीं 1993 भी आ जाएगा, अभी तो 1988 चल रहा है, इतने सारे साल बीत गए, लेकिन हमारी यह ब्रोडगेज की कथा जो है, बापू कालदाते जी यहां पर नहीं हैं, यह कथा हमारी सिर्फ व्यथा बनकर रह गई है और इतना गहरा मजाक हम लोगों के साथ आप कर रहे हैं । आज आप हमारी प्रेम की भाषा समझने की मनःस्थिति में हैं ही नहीं । जब लोग रास्ते पर आते है, आंदोलन करते है, रेलवे को रोक देते हैं, माधव राव जी कह रहे थे कि एक दिन रेल रुकती है तो 50 लाख या 50 करोड़, पता नहीं कितना घाटा होता है और जब आपका घाटा होता है तो आपके दिल पर चोट पहुंचती है, आर्थिक-नीति को चोट पहुंचती हैं । लेकिन अब हमको ऐसा लगने लगा है पिछड़े हुए लोगों को कि ऐसा करने के बाद ही शायद हमें कुछ मिल पायेगा । मुझे आपसे यह कहना है कि स्वतंत्र भारत में रहने वाले लोगों को रास्ते पर आने के लिए मजबूर नही करना चाहिए, उनको मांग के अनुसार सौ फीसदी न भी दे पाएं तो कुछ हिस्सा अवश्य देना चाहिए जिससे वे लोग थोड़ा सा महसूस कर सकें और यह कह सकें कि विकास की प्रक्रिया का कुछ हिस्सा हम लोगों को भी प्राप्त हुआ है ।

यह तीन लाइनों के बारे में मैं बताना चाहूंगी, महोदया, कि सन 1978 के पूर्वाधमें जो हमारी मनमाड-औरंगाबाद लाइन की योजना को कार्यान्वित होना चाहिए था, सन 1981 में इसका बजट था 14 करोड़ रुपए का और अभी सन 1981 के बाद अब 1988 शुरु हुआ है, सन 1988 में इस औरंगाबाद मनमाड लाइन का सारा बजट हो रहा है , 138 करोड रुपये का । मनमाड औरंगाबाद रूंदीकरण के लिए

सरकार ने हमको 1988 के बजट में दिया है 5 करोड़ रुपया। अब 138 करोड़ 89 लाख 95 हजार की इस योजना का आपने 5 करोड़ दिया है। इस गति से अगर एक भी ब्रोडगेज लाइन को करना चाहते हैं, तो महोदया, मुझे दुख के साथ कहना पडेगा कि हम जैसे स्वतंत्रता के बाद पैदा हुए 40 साल के बच्चे, जो अब बूढे होने की तरफ झुक रहे हैं, जिंदा रहेंगे? यानी हमारे जिन्दा रहने तक यह एक ब्रोडगेज का माग भी पूरा नही होने वाला है। बाकी की दो लाइनें जैसी की तैसी हैं।

दूसरी हमारी मांग थी –परभणी–नांदेड़-मुदखेड-आदिलाबाद, जो योजना 106 करोड़ 60 लाख की है, उस 106 करोड़ की योजना के लिए सन 1988-89 के बजट में आपने हमको 1000 – रुपए दिए हैं। कितना बड़ा दिल कर दिया है सरकार ने, कि इस 106 करोड की योजना के लिए आपने हमको 1,000/– रुपए दिए। इसका सीधा मतलब है, इस लाइन को आपने फ्रीज कर दिया है और फ्रीज करने का मतलब यह है कि आने वाले 100 सालों में यह लाइन आने वाली नहीं है। बाकी की जो दो लाइनें हैं, उसके लिए आपने हमसे कोई बात करना भी पसंद नहीं किया है। कहने का मेरा मकसद इतना है कि इन सब बातों की वजह से मराठवाड़ा का जो विकास है, जो वहां का खेतिहर किसान है, उसकी अनाज की पैदावार है, उसकी खेतों में पैदा होने वाले फल हैं, वह सीधे रास्ते किसी भी बड़े शहर जा नहीं पाते, जिसके कारण उसके फलों को, उसके पैदा होने वाली हर पैदावार को 20 से 25 प्रतिशत सीधे-सीधे नुकसान हो रहा है। देश का विकास हो रहा है, इसमें कोई मतभेद नहीं है, लेकिन देश का विकास किसी एक विशिष्ट दिशा में हो रहा है, कुछ विशिष्ट लोगों की हद तक हो रहा है।

उत्तर प्रदेश में हो रहा अंधाधुंध रेलवे नुकसान देखने के बाद, बगैर टिकिट प्रवास करने वाले लाखों लोगों को देखने के बाद हमको ऐसा लगने लगा है कि अगर सरकार इन गैर-टिकिट प्रवासियों को रोके तो इससे सरकार को डेढ़ सौ-दो सौ करोड़ रुपया मिल जाएगा, जो हम गरीबों की एक लाइन बना जाएगा। दिल्ली के लोगों के शौक के लिए आपने रिंग रेलवे बना रखी है। उस रिंग रेलवे में एक आदमी नही बैठता। दिल्ली की रिंग रेलवे जैसी शौकिया बनायी गयी है, माधव राव जी होते तो में जरूर बोलती कि उनके पुरखों ने भी ग्वालियर लाइन बनायी थी। हम मराठवाड़ा के पिछड़े हुए लोगों की उतनी अच्छी तकदीर तो नहीं है कि रिंग रोड या ग्वालियर लाइट जैसे प्रोजेक्ट हम अपने शौक के लिए खड़े करें लेकिन मैं सरकार से कहना चाहती हूं कि हमारे दुखी हुए दिलों में शब्द ही नहीं बचे हैं कि हम निकाल सकें क्योंकि हमें बार-बार कुछ मांगने के लिए यहां आना पडता है। आप यह क्यों नही सोचते कि सदन के बाहर जाने के बाद पूछने वाले लोग भी हैं जिनको जवाब देने के लिए हम मजबूर हैं। हमें जवाब देना पडता है। आप अगर हमारी जवाबदेही जिम्मे ले अच्छा है। आपने इस बजट में जो हमारा मजाक उड़ाया है 106 करोड़ के लिए एक हजार रुपए और 138 करोड़ के लिए 5 करोड़ रुपए। तो इस तरह से आप हमारा विकास करना चाहेंगे। इस तरह से हमारा विकास आने वाले पचास साल तो क्या सौ साल में भी पूरा नही होगा। देश के विकास की गति जितनी बढी हो लेकिन हम मराठवाड़ा-विदर्भ के लोगवहींखड़े रह जाएंगे। भूखे पेट से किसी की अच्छाई गिनी नहीं जा सकती। भूखे पेट से आप का समर्थन करना हमारी मजबूरी है। इन्हीं दुखभरे शब्दो के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करती हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHISHI]: Mr. Natha Singh absent Mr. R. R. Sahu absent.

ALLOCATION OF TIME FOR DISPOSAL OF GOVERNMENT AND OTHER BUSINESS

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) SAROJINI MAHISHI]: I would like to make an announcement. I have to inform the Members that the Business Advisory Committee at its meeting held today, the 10th March, 1988, allotted four days for discussion on the General Budget for 1988-89.

Now the House stands adjourned to meet at 11-00 a.m. tomorrow.

The House then adjourned at thirty-eight minutes past five of the clock till eleven of the clock on Friday, the 11th March, 1988.